

dence mais plus jamais nous ne devons faire face à semblable circonstance dramatique.

Nous élisons notre président pour une année. Telle est la règle fort judicieuse à mes yeux; car, ainsi, le président ne saurait apparaître comme le champion d'une majorité, comme le délégué d'un clan. Quelle que soit son orientation politique, il doit et il peut s'affirmer dans sa qualité de responsable et de dépositaire des intérêts de l'ensemble du Parlement. Il doit et il peut revendiquer l'honneur et la charge d'assumer son rôle au nom de tous les élus, dans le souci permanent de l'équilibre et de la dignité des pouvoirs. Cette constatation de portée générale ne me retient pas de dire à M. le président Bundi à quel point nous regrettons de le voir quitter ce fauteuil, au terme d'une année durant laquelle nous avons pu admirer sa remarquable maîtrise des débats, la précision de son travail dans la préparation et la direction des séances, son autorité tranquille, sa fermeté jamais exempte de bienveillance, son souci enfin, en toute circonstance, de faire respecter la fonction législative. J'ajoute à cet éloge, que j'entends hommage collectif, mon témoignage plus personnel de reconnaissance émue à un homme dont le sens de l'amitié et la cordialité ont enrichi nos rapports et notre collaboration, et de même les réunions de notre Bureau. Merci, mon cher président. Tu mérites la gratitude et l'admiration de tous tes collègues.

Il y aurait quelque audace de ma part à vous proposer en ce discours inaugural un programme de mesures propres à l'amélioration des travaux parlementaires. Le sujet est d'actualité, certes, et nous devons avoir tous ensemble la volonté d'innover pour conférer plus d'efficacité à notre activité commune, pour maîtriser enfin une série de problèmes qui se posent en termes de plus en plus aigus, du fait du volume croissant et de la complexité grandissante des objets à traiter. Votre Bureau poursuivra avec l'aide du Secrétariat général l'analyse de la situation actuelle et la recherche de solutions propres à assurer à notre Parlement sa pleine capacité de fonctionnement, sans devoir tomber dans un professionnalisme contraire à l'esprit de nos institutions, sans devoir renoncer à l'un ou l'autre des moyens d'action réservés aux représentants que nous sommes de notre peuple dans la richesse et la diversité de ses opinions, sans subir enfin la paralysie engendrée par la boulimie et l'anarchie.

En un autre temps, Montesquieu faisait déjà état de semblables préoccupations, en dénonçant les parlements qui «ressemblent à ces ruines que l'on foule aux pieds mais qui rappellent toujours l'idée de quelque temples fameux par l'ancienne religion des peuples». Notre Parlement doit être le temple de la démocratie, d'une démocratie cependant non pas sclérosée ou décrépite, mais bien vivante et toujours inspirée par le respect des institutions qui ont assuré à notre Confédération et à ses cantons une position privilégiée dans le concert si souvent discordant des nations. A nous d'y veiller. Merci, chers collègues, de votre collaboration, dans cette tâche qui trouve sa noblesse dans ce qu'elle s'entend au service de notre pays, de notre patrie. (*Applaudissements*)

Le président: Nous passons à l'élection du vice-président du Conseil national pour la période 1986/87. Les groupes vous proposent d'élire à ce poste M. Rudolf Reichling.

Wahl des Vizepräsidenten Election du vice-président

Ergebnis der Wahl – Résultat du scrutin

Ausgeteilte Wahlzettel / Bulletins délivrés	181
eingelangt / rentrés	180
leer / blancs	20
ungültig / nuls	4
gültig / valables	156
absolute Mehr / majorité absolue	79

Es wird gewählt – Est élu

Herr Rudolf Reichling mit 101 Stimmen

Ferner haben Stimmen erhalten / Ont en outre obtenu des voix:

Herr Nebiker 12, Verschiedene/Divers 43

Le président: Je félicite M. Reichling de sa belle élection et lui souhaite une fructueuse activité comme vice-président, en le priant de bien vouloir occuper le fauteuil qui lui est réservé.

84.094

Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken Réexamen de tronçons de routes nationales

Siehe Seite 356 hiervor – Voir page 356 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 23. September 1986
Décision du Conseil des Etats du 23 septembre 1986

Differenzen – Divergences

N 4

**Bargen (Grenze)–Schaffhausen–Winterthur und Zürich–Knonau–Cham–Brunnen–Altdorf
Bargen (frontière)–Schaffhouse–Winterthour et Zurich–Knonau–Cham–Brunnen–Altdorf**

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Lüchinger, Chopard, Deneys, Dünki, Günter, Iten, Leuenberger-Solothurn, Nauer, Ruffy, Seiler, Stappung)
Festhalten

Minderheit II

(Dünki, Bäumlin, Chopard, Deneys, Günter, Leuenberger-Solothurn, Nauer, Ruffy, Seiler, Stappung)
Schaffhausen (S)–Winterthur (Anschluss an N 1) 2
Knonau–Cham (...)–Holzhäusern 1

N 1c

Festhalten

Antrag Seiler

N 1c Nördliche und südliche Umfahrung von Zürich

....–Urdorf–Uetlibergtunnel–Zürich (Brunau) (Anschluss an N 3) 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Lüchinger, Chopard, Deneys, Dünki, Günter, Iten, Leuenberger-Soleure, Nauer, Ruffy, Seiler, Stappung)
Maintenir

Minorité II

(Dünki, Bäumlin, Chopard, Deneys, Günter, Leuenberger-Soleure, Nauer, Ruffy, Seiler, Stappung)
Schaffhouse (S)–Winterthour (N) (accès à la N 1) 2e
Knonau–Cham (...)–Holzhäusern 1e

N 1c

Maintenir

Proposition Seiler

N 1c Evitements nord et sud de Zurich

....–Urdorf–Tunnel de l'Uetliberg–Zurich (Brunau) (accès à la N 3) 1e

Steinegger, Berichterstatter: Der Nationalrat hat sich im März dieses Jahres mit dieser Vorlage befasst; der Ständerat hat seine Beschlüsse als Zweitrat im Oktober gefasst.

Es sind zwei Differenzen zu bereinigen. Zunächst bei der N 4: Der Nationalrat hat mit 85 gegen 83 Stimmen die Zimmerbergvariante beschlossen; der Ständerat hat sich mit 31 zu 10 Stimmen für die Knonauer-Amt-Variante ausgesprochen.

Bei der N 6 (Rawil) besteht keine Differenz mehr bezüglich der Streichung des Abschnittes Thun-Wallis im Anhang zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Der Ständerat hat aber eine Uebergangsbestimmung, Artikel 4a, in den Bundesbeschluss aufgenommen, mit welchem eine direkte Verbindung Spiez-Wallis grundsätzlich im Nationalstrassennetz belassen wird. Die allgemeine Linienführung soll der Bundesrat bis Ende 1991 beantragen.

Ich bin der Auffassung, dass es sich hier um ein normales Bereinigungsverfahren im Sinne von Artikel 16ff des Geschäftsverkehrsgesetzes handelt: Gemäss Artikel 19 dieses Gesetzes gilt die ganze Vorlage als nicht zustande gekommen, wenn sich die Räte über einzelne Fragen nicht einigen können, es sei denn, die Räte einigten sich auf eine Aufteilung des Beschlusses.

Dies würde bedeuten, dass der heute geltende Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz die Grundlage für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in der Schweiz bildete. Es würde bedeuten, dass die N 1 zwischen Yverdon und Avenches der Klasse I zugeteilt bliebe. Auf Antrag des Bundesrates haben beide Räte ja die Rückklassierung in die Klasse II beschlossen. Bei der Westtangente im Zürcher Ypsilon würde die Rückklassierung von Klasse I in die Klasse III hinfällig, und der Rawil würde im Nationalstrassennetz belassen.

Nach meiner Auffassung könnte auch die Ziffer 3 der Motion vom 28. Februar 1977 die Fertigstellung nach dem geltenden Bundesbeschluss nicht mehr bremsen: Mit der Behandlung der Ueberprüfungsanträge des Bundesrates in den eidgenössischen Räten ist diese Einschränkung weggefallen. Aus dieser Sachlage ist es offensichtlich, dass eine Einigung zwischen den beiden Räten notwendig ist, wenn ein blosses Hornberger Schiessen vermieden werden soll. Zu Ihrer Information mag auch dienen, dass eine sogenannte Kleeblatt-Initiative gegen die N 1, N 4, N 5 und N 16 (dort betreffend die vier Spuren) angekündigt worden ist. Auf die Moratoriumsinitiative hat man offenbar verzichtet; und auch die Arbeitsgruppe «Autobahnfreies Knonauer Amt» befasst sich mit einer entsprechenden Initiative.

Ich möchte mich nun der N 4 zuwenden. Ich würde es als sinnvoll erachten, wenn zunächst dieser Abschnitt diskutiert und darüber beschlossen wird. Nach dieser Beschlussfassung können wir uns dann mit der N 6 befassen.

Bei der N 4 liegen folgende drei Anträge vor. Die Kommissionmehrheit beantragt mit 13 zu 14 Stimmen Zustimmung zum Ständerat und Bundesrat, also den Bau der restlichen 13 Kilometer N 4 im Knonauer Amt. Eine starke Kommissionminderheit unter der Anführung von Kollege Lühinger möchte die N 4 über Sihlbrugg durch einen Zimmerbergtunnel bei Horgen auf die N 3 lenken. Dies würde einen Verzicht auf die N 4 im Knonauer Amt bedeuten, d. h. Festhalten am Beschluss des Nationalrates. Schliesslich schlägt eine weitere Kommissionminderheit unter der Stabführung von Kollege Dünki die Nullvariante vor; das heisst, man soll es beim heutigen Zustand belassen. Dieser Antrag ist seinerzeit als Eventualantrag Seiler nicht zur Abstimmung gekommen, weil sich der Rat für die Zimmerbergvariante ausgesprochen hatte.

Ich befasse mich zunächst mit der sogenannten Nullvariante. Die Kommission zur Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken bezeichnet diese Variante als den schlechtesten aller Vorschläge. Sie hat diese Variante nach der Nutzwert- und der Kosten-Nutzen-Analyse auch nicht weiter verfolgt. Es muss davon ausgegangen werden, dass die heutige Situation im Sihltal für die dortige Bevölkerung untragbar ist. Ausser an den Landschaftsschutz und die Erhaltung der Futtergrundlage für die Kühe sollte auch an die Menschen

gedacht werden. Der Verkehr im Sihltal bringt nicht nur viele Immissionen; diese Strecke ist auch äusserst unfallträchtig. Ich wiederhole nochmals: Die Autobahnen sind anerkanntermassen sicherer als die Hauptstrassen. Wir haben auf Nationalstrassen pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer 17 Verunfallte; auf Hauptstrassen haben wir zwischen 100 und 150 Opfer, wobei besonders hervorzuheben ist, dass von diesem Gemetzel auch Fussgänger und Zweiradbenützer betroffen werden.

Die Anhänger der Nullvariante können dem Knonauer Amt keinen Schutz bieten. Niemand wird nämlich dem Kanton Zug verbieten können, das Teilstück nach Knonau zu eröffnen, um das Gebiet Steinhausen-Baar-Sihlbrugg und Sihltal endlich zu entlasten. Auch wird niemand einen Anschluss an die Nationalstrasse Weinigen-Urdorf-Uetlibergtunnel-Brunau im Gebiet Birmensdorf-Landikon verhindern können. Das Ergebnis wird dann sein, dass sich ein grosser Verkehr auf die bestehende Hauptstrasse Knonau-Birmensdorf ergiessen und der Ruf nach Umfahrungsstrassen in verschiedenen Dörfern laut wird. Leider können wir den Verkehr zwischen der Zentralschweiz und Zürich sowie den Ziel- und Quellenverkehr in diesem Gebiet nicht einfach wegreden. Um diese Bewegungen auf den öffentlichen Verkehr zu bringen, würde die Kapazität nicht ausreichen. Wohl wie bei keinem der untersuchten Abschnitte würde der Verzicht auf eine Verbindung der N 4 mit dem Nationalstrassensystem im Gebiet Zürich zu untragbaren Ergebnissen führen; der Verkehr würde kaum beschränkt, er würde sich einfach mit den entsprechenden Unfallopfern und Belästigungen den Weg auf Haupt- und Nebenstrassen suchen. Der Nutzen aus dem Gesamtsystem Nationalstrasse würde stark reduziert.

Schliesslich erinnere ich nochmals daran, dass wir gemäss Artikel 36bis Bundesverfassung einen Verfassungsauftrag auf Erstellung des Nationalstrassennetzes haben und nicht einen Strassenverhinderungsauftrag. Ich darf auch nochmals erwähnen, dass die Thurgauer Stimmbürger unseren Entscheid, die N 4 zwischen Kreuzlingen und Müllheim sei im Nationalstrassennetz zu belassen, mit starkem Mehr bestätigt haben.

Die Vor- und Nachteile der beiden Varianten Knonauer Amt und Zimmerberg wurden von der Kommission noch einmal eingehend diskutiert, einige offene Fragen geklärt. Ich möchte die verschiedenen Kriterien stichwortartig zusammenfassen: Bezüglich der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Region hat die Variante Knonauer Amt Vorteile. Vom gesamtschweizerischen Verkehrssystem her dürfte die Zimmerberg-Variante leichte Vorteile aufweisen. Von der Verkehrsnachfrage her sind beide Varianten geeignet, die Anforderungen zu erfüllen. Von den Kosten her ist die Knonauer-Amt-Variante günstiger. Die 13 fehlenden Kilometer zwischen Knonau und Birmensdorf können auch schneller erstellt werden. Bezüglich der Umlenkungsfunktion bringt die Zimmerberg-Variante für das Sihltal geringe Vorteile. Politisch ist der negative Volksentscheid des Zürcher Volkes zur Variante Knonauer Amt zu gewichten.

Obwohl das Reusstal westlich des Knonauer Amtes und das Gebiet Türlensee östlich davon vom Landschaftsschutz her eine grössere Bedeutung aufweisen, weist die Knonauer-Amt-Variante im Vergleich zum Zimmerberg grössere Landschaftsbeeinträchtigungen auf. Im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutz sind insbesondere zwei Gesichtspunkte nochmals intensiv diskutiert worden:

Zunächst das Postulat Rüttimann betreffend Tunnel durch den Islisberg. Die Kommission war allgemein der Ansicht, dass dieser Vorschlag ernsthaft geprüft werden sollte, da damit die Landschaftsbeeinträchtigung im Knonauer Amt zusätzlich reduziert werden könnte. In der Zwischenzeit hat sich der Bundesrat bereit erklärt, das Postulat entgegenzunehmen.

In der Diskussion seit der Beschlussfassung im Nationalrat hat insbesondere der Kulturlandverlust eine grosse Rolle gespielt. Viele Beobachter hatten den Eindruck, dass man im Ständerat mit den entsprechenden Zahlen etwas grobschlüchtig umgesprungen sei. Die Kommission hat sich

deshalb noch einmal einlässlich damit auseinandergesetzt. Wenn Gleiches mit Gleichem verglichen wird, ermöglicht diese Frage einen eindeutigen Entscheid für Knonauer Amt oder Zimmerberg. Bei der Frage des Kulturlandverlustes spielt nämlich die Frage der fünften und sechsten Spur auf der N 3 eine grosse Rolle. Die Kommission Biel hat die Meinung vertreten, dass zwischen Brunau und Wollishofen ein Ausbau auf sechs Spuren notwendig sei, während zwischen Wollishofen und Horgen ein Ausbau mindestens für werktags nicht zwingend sei.

Die Kommission hat die Auskunft erhalten, dass sich diese Feststellung auf folgende Situation im Knonauer Amt beziehe: Betrieb des Teilstückes nach Knonau und Betrieb eines Anschlusses an die Nationalstrasse im Raume Birmensdorf, was zwingend zu Ortsumfahrungen führe. Bei einem Verzicht auf einen Anschluss im Raum Birmensdorf zwecks Verhinderung des Durchgangsverkehrs durchs Knonauer Amt wäre nach Ansicht der Experten die N 3 bis Horgen auf sechs Spuren auszubauen.

Beim Entscheid zwischen der Variante Knonauer Amt und Zimmerberg spielt für die Kommissionsmehrheit auch der aktuelle Stand der Beratungen eine Rolle.

Der Ständerat hat sich mit grosser Mehrheit für die Knonauer-Amt-Variante ausgesprochen. Angesichts dieser Mehrheit und der Beurteilung durch Ständeratskollegen ist kaum mit einem Meinungsumschwung im Ständerat zu rechnen. Wenn der Ständerat also festhält, wird er schliesslich aufgrund der besonderen rechtlichen Konstellation mit der Knonauer-Amt-Variante obsiegen. Es stellt sich deshalb für die Kommissionsmehrheit die Frage, ob dem Ständerat bei der N 4 zugestimmt werden sollte in der Erwartung, dass sich der Ständerat bei der N 6 kompromissbereit zeigt.

Ich fasse zusammen: Die knappe Mehrheit schlägt Ihnen Zustimmung zum Ständerat und Bundesrat vor. Die Minderheit Lüchinger möchte auf dem Beschluss des Nationalrates beharren, und eine zweite Minderheit Dünki möchte die Null-Lösung, sofern man hier von einer Lösung sprechen kann.

M. de Chastonay, rapporteur: Votre commission a tenu séance à Berne en date du 10 novembre dernier pour débattre des divergences apparues entre nos votes précédents et ceux du Conseil des Etats lors de sa session d'automne dernier.

Je vous rappelle que des opinions divergentes ont été exprimées par les deux Conseils à propos de la N 4, refusée par notre conseil par 85 contre 83 voix, mais acceptée par la Chambre des cantons par 31 voix contre 10. De même pour la N 6, le tronçon version Rawyl a été refusé dans cette salle par 103 voix contre 63 et au Conseil des Etats par 22 voix contre 15. Nous sommes saisis aujourd'hui d'une proposition acceptée par le Conseil des Etats sous la forme d'une disposition transitoire à l'arrêté, article 4a. Elle maintient le principe d'une liaison directe Spiez-Valais dans le réseau des routes nationales et le Conseil fédéral doit, d'ici 1991, proposer un tracé général. De même un postulat a été accepté par votre commission dont le texte figure sur le dépliant. Je ne reviens pas sur ce postulat, adopté à titre subsidiaire au cas où ce Conseil maintiendrait la divergence avec la Chambre des cantons à propos de l'article 4a, ceci dit en guise de préambule.

En ce qui concerne la N 4, lors de la discussion relative à son tracé dans le Knonauer Amt, le débat de la commission s'est à nouveau concentré sur la question de savoir si la variante du Zimmerberg constituait en fait une alternative valable ou non à une renonciation à l'autoroute traversant le Knonauer Amt. Selon un récent rapport de l'Office fédéral des routes remis à votre commission, les surfaces de terrain requises pour la N 4 dans le district de Knonau s'élèvent à 68 hectares. Pour la variante du Zimmerberg, il faut compter probablement avec une surface de l'ordre de 20 hectares. Ces chiffres comprennent le tracé proprement dit de la route nationale, les jonctions à celle-ci, les adaptations au réseau des routes et des chemins existants, ainsi que le terrain nécessaire à l'aménagement des abords. L'objectivité nous

amène à préciser ici qu'en cas d'adoption de la seule variante du Zimmerberg, il conviendrait de prendre en considération, outre les surfaces nécessaires au tracé de la route nationale proprement dite, toutes les surfaces requises pour le contournement indispensable des localités du district de Knonau et surtout pour l'élargissement à six voies de la section Horgen-Brunau de la N 3.

Nous avons pris note des remarques de l'autorité cantonale zurichoise au cas où la N 4 serait abandonnée au profit du Zimmerberg. Elle a estimé que, jusqu'à la mise en service de cette variante et à la suite de la formation inéluctable de gros bouchons sur la N 3, un trafic fort important serait amené à emprunter le réseau routier actuel pour traverser le district de Knonau. Cela devrait exiger inévitablement le besoin de construire très rapidement des voies de contournement des localités concernées dans lesquelles la vie devient impossible.

Dès lors, compte tenu de tous ces arguments, il n'est pas du tout arbitraire de prendre en compte une surface d'emprise globale de 68 hectares pour la N 4 et une surface à peu près équivalente pour la seule variante du Zimmerberg.

Si l'on prend maintenant en considération les volumes du trafic – je me réfère à ce sujet au rapport final de la Commission Biel dans son chapitre «Charges sur les réseaux routiers», on constate que les estimations données à l'époque s'avèrent fort valables aujourd'hui. Pour l'an 2000 en effet, selon les estimations données en son temps, il faut compter avec 63 000 véhicules par jour sur la N 4 et 65 000 sur le Zimmerberg. Par le tunnel de l'Uetliberg, en cas de réalisation de la N 4, il faudrait également compter avec 66 000 véhicules par jour.

Bien qu'il s'agisse de prévisions et d'estimations confinées en un rapport publié en 1981 déjà, il convient de tenir compte que les hypothèses prises en considération pour l'évaluation des volumes du trafic et de la circulation sont fondées sur des régions plus vastes que celles du seul district de Knonau ou de la seule zone du Zimmerberg. Il ne faut pas oublier que ces parties de réseau du Zimmerberg ou de la N 4 doivent raccorder, en plus du trafic purement régional – qui est très important – tout le trafic en provenance du Gothard, des Grisons et du nord du pays. Dès lors cette mixité de trafics en provenance de l'agglomération de Zurich et des régions considérées – Zimmerberg, environ 100 000 habitants, Knonau, environ 30 000 habitants – ajouté au trafic de transit en provenance de Suisse centrale – région de Zoug et du nord du pays – est propre à congestionner de manière importante, voire même insupportable la N 3, si vous deviez voter en faveur de la seule variante du Zimmerberg.

Votre commission, par 14 voix contre 13, a décidé de suivre la décision du Conseil des Etats et de maintenir la N 4 au réseau des routes nationales.

Je voudrais dire encore quelques mots à propos des coûts présumés des diverses variantes. Le coût total de la N 4 est estimé à 210 millions de francs, étant entendu que les études concernant cette route nationale sont déjà fort avancées. Le coût de la variante du Zimmerberg ascende à une estimation de l'ordre de 390 millions de francs, et dans le cas où la seule variante du Zimmerberg était acceptée, il conviendrait d'ajouter au projet les dépenses occasionnées par les indispensables déviations des localités du district de Knonau – coût estimatif, 60 à 70 millions de francs – ainsi que celles d'un élargissement à six pistes de la section Horgen-Brunau de la N 3 – coût estimatif, 90 à 120 millions de francs. C'est donc près de 600 millions de francs qu'il convient raisonnablement d'envisager si le seul Zimmerberg était adopté.

Il est apparu à la majorité de la commission que le prix à payer pour l'abandon éventuel de la N 4 au profit du tunnel du Zimmerberg ne semble guère proportionné face à une formule qui, de surcroît, n'apporte que peu de solutions valables à moyen et long terme à tout le trafic qui doit s'écouler du nord, du sud, de l'est ou de l'ouest sur la rive gauche du lac de Zurich.

Je vous demande donc de voter en faveur de la proposition

de la majorité de la commission et de rejeter celle de la minorité I, d'autant qu'entre-temps le Conseil fédéral, par la bouche du Chef du Département des transports, des communications et de l'énergie s'est déclaré d'accord d'accepter le postulat de M. Rüttimann, également membre de la commission, qui demande de mettre en tunnel une partie du tracé de la N 4, sur quatre kilomètres environ, entre Hedingen et Birmensdorf, ce qui éloignera incontestablement les nuisances du trafic et de la pollution.

La proposition de M. Dünki a été écartée par 15 voix contre 10. Cette proposition dite de minorité II, appuyée par certains membres de la commission, requiert le maintien de la N 4 en son état actuel sans retouches ni achèvement de la N 3. Je vous demande de la rejeter également puisque je crois que démonstration a été faite au sein de la majorité de la commission qu'aussi bien la N 4 que la N 3 demeurent complémentaires dans l'indispensable diversion des trafics évoquée tout à l'heure. Ici également, je vous demande de rejeter la proposition de la minorité II, qui en proposant une variante zéro n'apporte rien de positif au dossier.

En ce qui concerne la N 6 qui sera traitée tout à l'heure après les débats concernant la N 4, nous sommes ici dans une position inverse de celle du Conseil des Etats qui, en proposant la disposition transitoire de l'article 4a, a rejeté un postulat. Notre commission a en effet rejeté l'article transitoire par 16 voix contre 9, alors qu'elle acceptait le postulat invitant le Conseil fédéral à étudier, en collaboration avec l'autorité du canton de Berne et celle du Valais, une liaison routière adéquate entre la région de Spiez et le canton du Valais en excluant un tracé à travers le Simmental en vue de l'inclusion de cette route en tant que N 6 dans le réseau des routes nationales, tout en tenant compte de la possibilité de chargement ferroviaire.

Dans les arguments de la majorité rejetante de l'article 4a des dispositions transitoires, on a fait valoir en substance que l'arrêté fédéral que nous débattons à nouveau ici est une norme générale de caractère abstrait qui définit un principe tout en fondant une prétention à l'exécution future d'une route nationale.

D'autre part, la majorité de la commission a émis l'avis que, juridiquement, l'article 4a des dispositions transitoires demandait en fait une sorte de complément au réseau des routes nationales, complément qui n'aurait pas suivi en fait la procédure de la définition du tracé général et du type de route qu'il convient d'aménager.

Il faut noter que certains des adversaires de la disposition transitoire, article 4a, sont également partisans d'une solution constructive puisqu'une bonne partie d'entre eux ont voté le postulat qui a été accepté à titre subsidiaire et qui invite le Conseil fédéral à étudier, en collaboration avec les autorités cantonales bernoise et valaisanne, une liaison routière Spiez-Valais excluant le Simmental.

J'ai personnellement déposé une proposition de minorité que je me permettrai de défendre tout à l'heure, une fois achevé le débat sur la N 4.

Lüchinger, Sprecher der Minderheit I: Der Minderheitsantrag I will die Nationalstrassenlücke zwischen Zürich und der Innerschweiz möglichst bald schliessen. Aber wir wollen es so tun, dass die Umwelt möglichst geschont wird. Bei einer spontanen Bewertung der beiden Varianten muss es für jeden klar sein, dass eine neue Nationalstrasse mitten durch die grüne Landschaft, mitten durch landwirtschaftliche Heimwesen viel mehr Umwelt zerstört als die Mitbenutzung zweier schon gebauter Nationalstrassen, welche man mit einem Zimmerberg-Tunnel verbindet.

Wir haben uns aber nicht mit dieser spontanen Bewertung begnügt. Die Kommission Biel hat in mehrjähriger Arbeit unter Beizug vieler Fachleute die Varianten N 4 und Zimmerberg gründlich geprüft und miteinander verglichen. Das Ergebnis ist in diesen zwei grünen Bänden festgehalten. Das ist die sogenannte Hauptstudie.

In der Nutzwertanalyse kamen die Fachleute auf einen minimalen Unterschied von einem einzigen Punkt bei einer Grössenordnung von 53-54 Punkten insgesamt. Sie können

überdies auf Seite 144 unten des Schlussberichtes der Kommission Biel lesen, dass die Fachleute bei der Zimmerberg-Variante einen gestreckten Uetliberg-Tunnel von Zürich-Brunau direkt nach Urdorf ohne die Umwegschleife über Wettswil am Albis und ohne den dortigen Anschluss für richtig halten. Für diese Lösung, die im Minderheitsantrag I enthalten ist, haben die Fachleute in der Nutzwertanalyse Gleichwertigkeit mit der N 4 festgestellt.

Es wäre nun Aufgabe des Parlamentes gewesen, diese sehr seriösen Fachgutachten als Grundlage zu nehmen und dann zu prüfen und zu entscheiden, ob wir den einzelnen Teilaspekten der Nutzwertanalyse heute noch das gleiche Gewicht beimessen können, wie die Kommission das vor fünf Jahren getan hat. Wir müssen uns überlegen, ob in diesen fünf Jahren verschiedene Aspekte der Umwelt nicht ein grösseres Gewicht erhalten haben.

Wir haben im Nationalrat in der Sommersession diese Betrachtungsweise durchgeführt und die Prüfung auch so gehandhabt. Im Ständerat ist dann etwas ganz anderes passiert. Man hat die Zahlen der Fachleute der Kommission Biel beiseite geschoben, man hat sie manipuliert und zum Teil sogar ins Gegenteil verkehrt. Vorangegangen in dieser Taktik ist eine üble Broschüre, welche den Mitgliedern des Ständerates kurz vor der Herbstsession zugestellt wurde, und welche solche Manipulierungen enthält. Ich bin in der Kommission im einzelnen darauf eingetreten. Ich kann dies hier aus Zeitgründen nicht tun.

Die Fachleute der Kommission Biel haben, gestützt auf die von ihnen erarbeiteten Verkehrsschätzungen für das Jahr 2000, erklärt, dass eine Erweiterung der N 3 auf sechs Spuren werktags nicht zwingend sei. Sie prognostizierten das nur darum ausschliesslich für die Werkstage, weil man die Verkehrszahlen für den Sonntag nicht erhoben hatte. Professor Hidber von der ETH Zürich hat diese Beurteilung in unserer Kommission am 10. November erneut bestätigt. Herr Bundesrat Schlumpf hat im Plenum des Ständerates nun aber genau das Gegenteil erklärt. Herr Bundesrat, beantworten Sie mir doch endlich einmal die schon bald ein Dutzend mal vergeblich gestellte Frage, warum die N 3 auf sechs Spuren ausgebaut werden muss, die N 4 aber, mit einer Belastung von 10 000 Fahrzeugen mehr pro Tag, nicht! Diese Mehrbelastung von 10 000 Fahrzeugen wurde von den Fachleuten der Kommission Biel geschätzt. Die Fachleute der Kommission Biel haben ferner festgestellt, dass die Hauptverkehrsstrasse durch das Knonauer Amt mit beiden Varianten, N 4 oder Zimmerberg, ungefähr gleich entlastet wird, nämlich mit 14 000 beziehungsweise 13 000 Fahrzeugen pro Tag. Das hinderte aber den Bundesrat nicht, im Ständerat zu erklären, die Zimmerberg-Variante werde, im Gegensatz zur N 4, im Knonauer Amt Umfahrungstrassen nötig machen; das verschlinge zusätzliche 28 Hektaren Kulturland.

Am schlimmsten wurde aber gerade mit diesem Kulturlandverschleiss manipuliert. Die Kommission Biel hat für die N 4 einen Kulturlandverlust von 94 Hektaren errechnet, für die Zimmerberg-Variante lediglich 17 Hektaren. Das hat Herrn Bundesrat Schlumpf nicht gehindert, im Ständerat zu erklären, der Kulturlandverlust sei bei beiden Varianten annähernd gleich, weil man eben die N 3 auf sechs Spuren ausbauen müsse und weil man erst noch im Knonauer Amt Umfahrungstrassen zu erstellen habe. Er hat im Zusammenhang mit der Erweiterung der N 3 sogar von Häuserabbrüchen gesprochen, und ein Ständerat sprach von Waldrodungen, die da notwendig würden.

Herr Bundesrat, ich mache Ihnen für diese Aussagen keinerlei Vorwürfe, denn ich bin der Meinung, es ist nicht Sache eines Bundesrates, in einer doch relativ heiklen Materie bis in die einzelnen Details zu recherchieren. Aber ich mache Ihnen fachlichen Beratern den Vorwurf, dass sie Sie nicht korrekt instruiert haben.

Ich habe mit Unterstützung des früheren Zuger Kantonsingenieurs E. Rupper die von den Fachleuten noch heute als nicht zwingend bezeichnete Erweiterung der N 4 etwas näher angesehen und folgendes festgestellt:

1. Es wäre nur eine Verbreiterung auf siebeneinhalb Meter notwendig.

2. Das dafür nötige Land ist vorhanden, bereits abgeforstet und im Besitze des Kantons Zürich.

3. Es würde sich um zirka 12 Hektaren Land handeln, das erforderlich wäre. Diese Zahl steht auch in der erwähnten Propagandaschrift der Befürworter der N 4. Sie ist also unverdächtig.

4. Diese 12 Hektaren sind aber nicht Kulturland, sondern das sind Magerwiesen, die von Strassenarbeitern jedes Jahr zweimal gemäht werden, wobei man das Gras zum Teil aufs Depot legen muss, weil es nicht verfüttert werden kann. Diesen Unterschied zwischen dem «Abfallland» entlang der N 3 und dem Kulturland im Knonauer Amt sollten sich die Landwirte in diesem Tal vergegenwärtigen.

Ich habe mich gefragt, wenn die Zahlen schon im Plenum des Ständerates so krass manipuliert wurden, wie muss es dann erst in der Kommission zugegangen sein? Ich habe mir das Protokoll beschafft und darin zu meiner Sprachlosigkeit festgestellt, dass der Direktor des Bundesamtes für Strassenbau in der Kommission für den Kulturlandbedarf die folgenden Zahlen nannte: Für die Verbreiterung der N 3 auf sechs Spuren zusätzliche 30 bis 40 Hektaren. (Ich erinnere daran: in Wirklichkeit sind es 12). Für die Umfahrung der drei wichtigsten Dörfer im Knonauer Amt wurde der Betrag von zusätzlichen 60 bis 70 Hektaren genannt. Diese Zahlen sind für jeden Fachmann erkennbar falsch. Sie sind zweibis dreimal zu hoch.

Unmittelbar nach dieser Aussage des Direktors des Bundesamtes schritt die Kommission zur Abstimmung: 10 zu 2 für den Bau der N 4. Kunststück, bei dieser Falschinformation! Man hat uns in der nationalrätlichen Kommission bei der Differenzbereinigung tiefere Zahlen zum Kulturlandbedarf der Zimmerberg-Variante genannt, aber immer noch falsche. Vor allem aber erhielten wir keine überprüfbare Detailberechnung. Als ich auf einer solchen beharrte, verwies man mich schliesslich an die Zürcher Baudirektion. Da habe ich letzten Freitag endlich eine solche Aufstellung ausgegraben, auch diese mit haarsträubenden Fehlern. Da wurden zum Beispiel zum Kulturlandbedarf der Zimmerberg-Variante 8 Hektaren für die Umfahrung von Knonau dazugezählt. Diese Umfahrung ist aber bereits gebaut und wird bei der Erstellung der N 4 – so wie sie heute in Betrieb ist – auch künftig in Betrieb bleiben.

Professor Hidber hat am 10. November in der nationalrätlichen Kommission bestätigt, dass bei der Zimmerberg-Variante allerhöchstens die Verbreiterung der N 3 auf sechs Spuren oder Umfahrungsstrassen im Knonauer Amt notwendig sind, keinesfalls aber beides gleichzeitig. Umfahrungsstrassen hält er nur für notwendig, wenn man entgegen der Empfehlung der Fachleute der Kommission Biel bei der Zimmerberg-Variante den Uetliberger-Strassentunnel mit der Wettwilerschlaufe baut – also nicht gestreckt nach Urdorf – und mit einem Anschluss in Wettwil am Albis versieht.

Die Ueberprüfung der Nationalstrassenabschnitte wurde 1977 im Zusammenhang mit der Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» beschlossen, als Entgegenkommen an die Initianten, aber auch als Argument für die Volksabstimmung. Diese wurde dann entsprechend gewonnen. Man hat in der Folge einen grossen Einsatz an Fachleuten, Zeit und Geld in diese Ueberprüfung der Nationalstrassenabschnitte gesteckt, und heute – neun Jahre später – beendet man die Uebung damit, dass man die Zahlen dieser Fachleute der Kommission Biel beiseite schiebt und aus dem hohlen Bauch heraus neue, falsche Zahlen in die Welt setzt und damit – ohne Rücksicht auf das seit neun Jahren erfolgte Umdenken im Umweltschutz – die N 4 durchdrücken will.

Eine solche Politik ist für mich nicht akzeptierbar. Ich empfinde sie als eine Ohrfeige an die Mehrheit des Zürcher Volkes, welches im Juli 1985 die N 4 mit einer Mehrheit von immerhin nahezu 20 000 Stimmen abgelehnt hat. Wenn wir die Uebung so beenden wollen, wäre es ehrlicher gewesen, wenn wir sie im Jahre 1977 gar nicht erst begonnen hätten.

Ich bitte Sie daher, an unserem früheren Beschluss der Sommersession festzuhalten und das Geschäft an den Ständerat zurückzugeben, damit er nochmals seriös über die Bücher gehen kann.

Dünki, Sprecher der Minderheit II: Vor ein paar Tagen haben Sie einen weiteren Bericht über den Stand des Waldsterbens lesen können. Ich hoffe wenigstens, Sie haben ihn gelesen. Ich frage Sie: Braucht es eigentlich noch weitere Katastrophen, bis uns die Augen geöffnet werden beziehungsweise bis wir zur Einsicht gelangen, dass es so nicht weitergehen kann?

Wir bauen fröhlich und ohne Gewissensnot weitere Strassen, wie wenn in den letzten Jahren überhaupt nichts passiert wäre! Diese Einstellung erschüttert mich zutiefst. Wir alle wissen, was in der heutigen Zeit richtig wäre, aber niemand hat den Mut zur Umkehr. Umkehr bedeutet Umdenken. Umdenken muss zu folgerichtigem Handeln führen. Dieser Prozess sollte jetzt in die Wege geleitet werden; bald ist es nämlich zu spät.

Herr Bundesrat Schlumpf hat an den Kommissionsberatungen immer wieder gesagt, dass aus heutiger Sicht mit grösster Wahrscheinlichkeit ein anderes Nationalstrassennetz geplant und realisiert würde. Ohne Zweifel meint er damit, dass eine Redimensionierung stattfinden würde; bei der jetzigen Situation bleibe aber nichts anderes übrig, als die Lücken zu schliessen.

Diese Auffassung kann ich in keiner Weise teilen. Wenn früher Fehler begangen wurden – ich klage bewusst niemanden an, das Strassenkonzept entsprach dem damaligen Zeitgeist –, sollte man jetzt den Mut haben, die Fehlplanung nicht noch bis zur letzten Konsequenz zu Ende zu führen. Fehler einsehen heisst korrigieren: dort, wo es noch möglich ist.

Ich betone nochmals: Das Auto wird mit seinen Begleiterecheinungen zur Schicksalsfrage unseres Landes. Ich bin nicht der einzige, der das behauptet. Zweifellos hat das Auto viel Nutzen gebracht; es hat unter anderem auch unseren Wohlstand gefördert. Heute kennen wir aber auch die Kehrseite. Die ständig steigende Mobilität im Privatverkehr, die dank dem überriessenen Strassenbau immer noch gefördert wird, führt zu Unkosten, die wir nicht mehr bezahlen können. Stichwörter: Tausende von Verkehrsverletzten und -toten, Lärm- und Abgasbelastigungen, Energie- und Landverschleiss.

Das Auto ist und bleibt ein wesentlicher Faktor bezüglich der Umweltverschmutzung. Hauptleidtragende des überbordenden Strassenbaues sind Mensch, Tier, Natur und Landschaft. Ich frage Sie nochmals ernstlich: Wollen wir wirklich so weitermachen, nur unserer Bequemlichkeit zuliebe? Heute hat jeder in diesem Saal Gelegenheit, auf diese Frage eine persönliche Antwort zu geben.

Ich stelle darum im Namen einer Kommissionsminderheit den Antrag, in bezug auf die N 4 eine sogenannte Null-Lösung zu beschliessen. Mein Antrag beinhaltet, weder die Autobahn im Knonauer Amt noch die Zimmerberg-Variante zu bauen. Mein Antrag ist konsequent. Er heisst dem Grundsatz nach: Stopp dem Nationalstrassenbau. Er heisst, andere Prioritäten setzen.

Einige von Ihnen werden mir vorwerfen – der Präsident hat es bereits getan –, das sei die schlechteste Lösung, sie bringe mehr Nach- als Vorteile, solange in der bekannten Intensität Auto gefahren werde, müsse der Verkehr kanalisiert werden. Wenn die Dörfer vom Individualverkehr entlastet werden, könnten viele Menschen wieder besser atmen; zugleich würde etwas für die Verkehrssicherheit getan. Ich anerkenne diese Argumentation durchaus. Aber das Problem ist nicht zu Ende gedacht.

Die Tatsache, dass jede neue Strasse neuen Verkehr anzieht, kann nicht widerlegt werden. Je bequemer, je schneller eine Strassenverbindung ist, desto mehr wird das Auto benützt. Ich weiss, dass wir im Grunde genommen das Autofahren einschränken sollten. Ich bin sogar überzeugt, dass wir uns in kurzer Zeit mit dieser Frage ernstlich befassen müssen, der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe.

Das unnötige, unnütze Herumfahren mit unserem Vehikel ist das Grundübel. Ueber 50 Prozent des Autofahrens geschieht nicht aus Notwendigkeit. Das sollten wir bekämpfen. Wir fördern es aber noch, wenn wir mehr und breitere Strassen bauen. Freiwillige Appelle nützen nichts. Das dürfte längst bekannt sein. Es braucht Handlungen, Massnahmen, um die Leute von der Strasse wegzubringen. Viele sind im Besitze dieser Kenntnisse, aber sie haben nicht den Mut, sie auszusprechen.

Die Freiheit des Menschen anzutasten, ist und bleibt unpopulär. Die eigene Freiheit einzuschränken, ist aber dann am Platze, wenn es nötig wird, Freiheiten anderer zu schützen. Hier geht es vielleicht weniger um Freiheiten als um die Gesundheit von Mensch, Natur und Landschaft.

Ich möchte Ihnen noch ein eindrückliches Erlebnis erzählen. Vor einiger Zeit habe ich im Zug von Zürich nach Bern Kollegen getroffen, die ich noch nie Bahn fahren gesehen habe. Ich fragte sie naiv: Gibt es schwarzen Schnee? Ist es möglich, dass Ihr Euch für den öffentlichen Verkehr entschieden habt? Habt Ihr Euch bekehrt? Sie gaben mir eine ehrliche Antwort: Das Umsteigen auf den Intercity geschehe quasi zwangsläufig. Seit die Staus in Härkingen zur Tagesordnung gehörten, wisse man nicht, wann man in Zürich oder in der Ostschweiz mit dem Auto wegfahren müsse, um rechtzeitig an der Sitzung zu sein. In dieser Situation sei die Bahn zuverlässiger und pünktlicher. Darum haben viele die Bahnverbindung gewählt, und nicht etwa aus Einsicht. Ich will damit sagen, dass wir, je mehr wir das Autofahren erleichtern, desto mehr das dringend notwendige Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr hemmen.

Das Parlament war sehr grosszügig in der Schliessung der Nationalstrassenlücken. Bleiben wir doch diesmal hart und konsequent. Wenn wir keine N 4 ins Säuliamt und keinen Zimmerbergtunnel bekommen, geht die Schweiz nicht unter. Im Gegenteil, wir setzen einen Markstein für eine bessere Zukunft. Ein solcher Beschluss liegt im nationalen Interesse. Vor allem würden wir den kommenden Generationen damit einen lebensnotwendigen Dienst erweisen. Der Nationalrat hat es in der Hand, mit einem mutigen Entscheid zu zeigen, dass die Strassenbaueuphorie zu Ende ist. Unsere Nachkommen wären uns dafür dankbar.

Noch ein Wort zum Minderheitsantrag I, welcher die Zimmerberg-Variante statt jene durch das Knonauer Amt wünscht: Der Zimmerbergtunnel ist sicher das kleinere Übel, bleibt aber trotzdem ein Übel. Ich stimme dieser Lösung nur unter folgenden Bedingungen oder Voraussetzungen zu: Die N 3 im Raume Horgen-Zürich darf auf gar keinen Fall auf sechs Spuren ausgebaut werden. Eine Strassenverbreiterung würde heissen, den Teufel mit dem Beelzebub austreiben.

Ich möchte mich nicht wiederholen. Weiterer Kulturlandverschleiss zugunsten des Verkehrs ist auch im Bezirk Horgen nicht zu verantworten. Ich finde diese technische Anpassung auch nicht nötig, wenn die zweite Voraussetzung realisiert wird: nämlich vor Inbetriebnahme eines Zimmerbergtunnels muss ein gestreckter Uetlibergtunnel gebaut werden. Wenn Zürich grosszügig umfahren werden kann, ist die Kapazität der N 3 in der heutigen Form lange genügend. Mein Ja zum Zimmerbergtunnel knüpft an diese beiden Vorbehalte an.

Nach meinem Dafürhalten muss das Sihltal, welches wirklich sehr unter dem Verkehrsstrom leidet, anderweitig entlastet werden. Der Bau der N 4 ist nicht die Lösung, die man sich erhofft; es sei denn, man sperrt in Zukunft die Strasse nach Langnau durch das Sihltal. Hier handelt es sich um ein kantonales Problem, das von Zürich aus rasch an die Hand genommen werden muss. Ich trete darum nicht näher darauf ein.

Zum Schluss möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Fraktion des Landesrings der Unabhängigen und der Evangelischen Volkspartei sich mit grosser Mehrheit meinem Minderheitsantrag anschliessen wird, dass heisst, sie wird für die Nullvariante stimmen. In der ersten Abstimmung schliessen wir uns aber dem Antrag des Kollegen Lüchinger an. Ich appelliere nochmals an Ihr Gewissen und an Ihre Vernunft. Schal-

ten wir jetzt eine Denkpause ein; die Lage ist zu ernst, als dass wir uns auf diesem Gebiet noch Wünschenswertes leisten dürfen. Denken Sie an das ständig fortschreitende Waldsterben. Verdrängen Sie diesen Gedanken nicht, dann wird Ihnen der Entscheid für die Nullvariante leicht fallen.

Nauer: Für die sozialdemokratische Fraktion, in deren Namen ich zur N 4 spreche, besteht kein Grund, von ihrer in der Frühjahrsession dieses Jahres bekundeten Haltung abzurücken. Wir lehnen darum nach wie vor den Bau der N 4 entschieden ab.

Vor wenigen Tagen wurde uns mit dem Sanasilva-Waldschaden-Bericht 1986 der Gesundheitszustand unserer Wälder vor Augen geführt. Das Ergebnis des Berichtes ist deprimierend. Der Anteil der geschädigten Bäume ist von 36 auf 50 Prozent angewachsen. Jeder zweite Baum ist geschädigt, geradezu alarmierend ist die Zunahme der Waldschäden in den alpinen Regionen. Primärsache für die Waldschäden ist die Luftverschmutzung in all ihren Erscheinungsformen. Die zu erwartenden Folgen aus diesem Waldsterben zeigt die kürzlich veröffentlichte Studie des angesehenen Zürcher Ingenieur- und Planungsbüros Ernst Basler und Partner. Da mit der Verschlechterung des Waldzustandes grosse Kahlfächen zu erwarten sind, geht die Schutzwirkung der Gebirgswälder zurück, und dies bei gleichzeitiger Abnahme des Wasserrückhaltevermögens des Bodens. Vermehrte Lawenniedergänge und die Zunahme der Hochwasserhäufigkeit werden zu einer zwangsläufigen Folgeerscheinung. Unvermeidbar sind nach dieser Studie Schadenkosten in Milliardenhöhe, aber auch gewichtige Verluste von Arbeitsplätzen. Logischerweise sollte dieser Diagnose die entsprechende Therapie folgen. Unser Hauptaugenmerk müsste auf die Verringerung der Luftverschmutzung gerichtet werden. Dabei würden eindeutig die Autoabgase im Brennpunkt stehen, mehr noch als der Schadstoffausstoss aus Industrie- und Oelfeuerungsanlagen.

Drastische Massnahmen drängen sich auf. Weil die Luftverschmutzung heute schon ein Mass erreicht hat, das uns und die Umwelt gefährdet, hat nicht zuletzt der Bundesrat vor nicht allzu langer Zeit sein Luftreinhaltekonzept präsentiert. Der Erfolg dieses Konzeptes setzt einschneidende Massnahmen im Bereiche des Individualverkehrs voraus. Völlig daneben liegt darum der Beschluss des Ständerates auf Festhalten an der N 4. Die N 4 zerstört nicht nur ein ganzes Tal, sie schafft neuen Ziel- und Quellverkehr. Die N 4 verstärkt auch die Zusammenballung des Schwerverkehrs aus dem Raume Deutschland, der Ostschweiz und dem Sammelbecken Zürich in Richtung Gotthard und dies ausgerechnet in einer der heute schon vom Waldsterben aufs stärkste gefährdeten Bergregion.

Mit der N 4 erweist sich offenbar jene Philosophie des Fortschrittes als verderblich, die davon ausgeht, dass nicht sein kann, was nicht sein darf. Wir spielen mit unseren Beratungen nicht nur Schicksal. Wir sind ebensowenig für das Schicksal verantwortlich, nämlich für die Umwelt und damit für die Gesundheit von grossen Teilen unserer Bevölkerung. Wir wissen heute alle um die Folgen der Luftverschmutzung. Das Beharren auf Lückenschliessungen in einem Netz, das vor einem Vierteljahrhundert in Unkenntnis der Schadenfolgen beschlossen wurde, ist unverantwortlich.

Die Folgerungen im Bericht von Basler und Partner hinsichtlich der durch das Waldsterben ausgelösten Folgekosten sind erschreckend. Angesichts der Grössenordnungen ist man versucht, den deprimierenden Eindruck in drei Wörter zu fassen, nämlich: Herrgott, welcher Wahnsinn! Viele Bauern sind Waldbesitzer, entweder privat oder über Korporationen. Sie werden daher von den in der Studie angeführten Schadenfolgen an erster Stelle mitbetroffen. Als Mitverwalter unserer ohnehin schon genügend angeschlagenen Natur und Umwelt tragen die Bauern in unserem Rat heute entscheidend die Verantwortung mit für ein erfolgreiches Realisieren des Luftreinhaltekonzeptes des Bundesrates. Die Bauern in diesem Rat müssten heute mit einem Nein zur N 4 ein Zeichen setzen.

In drei Wochen wird in den meisten Familien unseres Landes das uralte Weihnachtslied gesungen: «O Tannenbaum, o Tannenbaum, wie grün sind deine Blätter». Können wir wirklich hier im Rat ein gutes Gewissen haben, wenn unsere Kinder, unsere Enkel mit diesem Lied die kommende Weihnacht einsingen? Mir scheint, dass wir alle dem Gesang der Kinder leichter zuhören könnten, wenn wir uns heute endlich von den rein materiellen Interessen lösten und mit einem Nein zur N 4 einen mutigen Schritt in Richtung Bekämpfung des Waldsterbens täten.

Die sozialdemokratische Fraktion lehnt darum die Ausführung der N 4 ab und ersucht den Rat, den Minderheitsanträgen im Sinne der Ausführungen von Kollege Dünki zuzustimmen.

Herczog: Die POCH/PdA/PSA-Fraktion ist nach wie vor für die Streichung der N 4, also für die Null-Variante. Der Ständerat hat mit seinem Entscheid für diese Autobahn durch das Knonauer Amt gewissermassen seiner eigenen Existenzberechtigung wieder einmal einen kräftigen Tritt verabreicht. Die Kleine Kammer wird von einschlägigen Auguren immer wieder als Gralshüterin von Föderalismus, Demokratie und Reflexion gelobt. Der Pro-N-4-Entscheid des Ständerates ist aber unföderalistisch, undemokratisch und unvernünftig.

Der Entscheid ist unföderalistisch, weil die Region im Amt und im Kanton Zürich diese Autobahn ablehnt. Die Standesherren, die jeweils auf ihre antizentralistische Haltung so viel geben, zwingen nun – lediglich aus Prestige Gründen – mit ein paar Stimmen mehr einem Kanton ihren Willen auf. Es ist überhaupt in letzter Zeit Mode geworden, dass gewisse Würdenträger dann, wenn es nicht in ihre eigene Ideologie hineinpasst und ihrer Ideologie zuwiderläuft, die realen Verschärfungen zwischen sogenannten nationalen Interessen einerseits und lokalen und regionalen Interessen andererseits beklagen. Aber sie merken nicht, dass sie gleichzeitig mit derartigen Entscheiden diese Konflikte anheizen und auch den berechtigten Widerstand selber provozieren.

Undemokratisch ist der Entscheid nicht allein deswegen, weil Volksentscheide nicht berücksichtigt werden, sondern vor allem, weil eine bestimmte, sich als staatstragend bezeichnende Schicht politische Entscheide und Prozesse lediglich unter dem Aspekt der Rechthaberei behandelt.

Die gehäuften Umweltkatastrophen der letzten Zeit sollten eigentlich zur Einsicht mahnen. Selbstgerechte Rechthaberei kann heute bei verantwortlichen Politikern – da man es ja besser weiss, und wir sollten es ja alle besser wissen, wenn wir nur wollten – kaum leitende Handlungsweise sein. Ansonsten dürfte es – um dies zu sagen, muss ich kein Prophet sein – in absehbarer Zeit angesichts bestimmter Oppositionsbewegungen ein böses Erwachen geben. Die permanente, selbstgerechte Ausgrenzung von angeblichen Minderheiten war noch nie eine kluge Politik. Sie blieb meistens auch nicht ohne Folgen.

Ich erinnere Sie noch daran, dass wir hier letztes Jahr eine Petition der Appenzeller Frauen behandelt haben. Damals sagte man – obwohl es sich um ein Grundrecht handelt –, man solle doch nicht mit dem Bundesvogt kommen, man solle doch den Föderalismus berücksichtigen, man solle nicht einer Region bei einem verfassungsmässigen Grundrecht sozusagen mit Gewalt den Willen des Zentralstaates, der Obrigkeit, aufzwingen. Bei einer Strassenführung, die vor 25 Jahren, vor einem Vierteljahrhundert, beschlossen wurde, will man nun aber einer Region diesen Entscheid aufzwingen.

Unvernünftig ist der Entscheid, da er mit Rationalität heute nichts mehr zu tun hat. Bekannt sind die katastrophalen Ergebnisse der Sanasilva-Studie. Bekannt sind die katastrophalen Daten betreffend Luftverschmutzung. Bekannt ist eine Petition von 3500 Aerzten, die Notstandsmassnahmen zum Schutze von Wald und Gesundheit fordern und insbesondere eine Reduktion des Autoverkehrs. Bekannt ist im übrigen, dass jede neue Strasse mehr Verkehr bringt. Und überall, wo Mehrverkehr entsteht, gibt es auch mehr Luftverschmutzung. Somit bringt jede neue Strasse klar und

unmissverständlich mehr Luftverschmutzung. Diese Tatsache weiss heute jedes Kind in unserem Lande. Somit hat ein Entscheid pro N 4 mit Vernunft nichts mehr zu tun.

Ich bitte Sie nicht, gegen die N 4 zu stimmen, weil es hier nichts mehr zu bitten gibt. Nach der neuesten Sanasilva-Studie ist nämlich die Formel noch klarer geworden: Jene, die positiv zu unserer Umwelt eingestellt sind, sind gegen die N 4, und die andern sind eben die andern

Zum Schluss beantrage ich gleichzeitig, dieses Postulat von Herrn Rüttimeann abzulehnen. Ich werde noch darauf zurückkommen.

M. Massy: En ce qui concerne le réexamen des tronçons des routes nationales, le groupe libéral n'a pas changé de position. Il maintient son appui à la construction du tronçon Wettswill–Knonau, N 4, comme la majorité de la commission l'a fait, et comme le Conseil fédéral le recommande. Rien de nouveau n'apparaît dans la solution préconisée par M. Lüchinger. Le tunnel du Zimmerberg ne remplace pas, et de loin, la route nationale Knonau–Wettswill, et nous estimons juste la décision de construire cet axe nord–sud pour éviter le trafic en ville de Zurich. On doit tenir compte qu'une partie de cette autoroute est déjà construite dans sa partie nord, à l'ouest de Zurich, ainsi que du côté zougais, en direction de ce même nord.

La Commission Biel s'était prononcée à une telle majorité en faveur du tronçon Wettswill–Knonau, c'est-à-dire par 20 voix contre une, qu'il était difficile de contrer une décision prise pratiquement à l'unanimité. On parle toujours du canton de Zurich comme principal intéressé. Il faut tenir compte des cantons voisins, notamment de celui de Zoug, et surtout d'un ensemble de routes nationales qui doit être équilibré et tenir compte des intérêts de tous les fédérés. Le message vous a amplement expliqué ce qui semble être la meilleure solution pour les tronçons contestés.

Nous avons pratiquement été partagés en deux, au Parlement, lors du dernier vote sur le tronçon Wettswill–Knonau, soit sur la N 4. Or, nous avons maintenant la dernière chance de nous prononcer raisonnablement sur cette question, décision qu'a d'ailleurs prise le Conseil des Etats. C'est pourquoi je vous prie instamment d'en faire de même.

En ce qui concerne la N 6, la liaison Spiez–Valais, nous rencontrons beaucoup d'enthousiasme en Valais et peu de sympathie à Berne. Il faut admettre que l'on ne peut autoriser une autoroute jusqu'à La Lenk, sans tunnel. Les libéraux reconnaissent le droit aux cantons frontaliers d'avoir leur liaison avec le centre. On doit soutenir le Valais, sans toutefois choisir à tout prix le Rawyl. Pour nous, une liaison entre Berne et ce canton doit exister. Le groupe libéral vous propose donc d'adhérer à la proposition de la minorité présentée par M. de Chastonay à l'article 4 relatif aux dispositions transitoires.

Müller-Scharnachtal: Die SVP-Fraktion hat sich anlässlich der neuerlichen Behandlung des Restabschnittes der N 4 sehr deutlich für die Linienführung durch das Knonauer Amt ausgesprochen. Sie unterstützt ferner das Postulat Rüttimeann in der Meinung, dass dadurch dem Bundesrat der Wille des Parlamentes signalisiert werden soll, bei der endgültigen Festlegung der Linienführung und der technischen Ausgestaltung alle dem Umweltschutz und den Anwohnern dienenden Vorkehren zu treffen. Geld ist vorhanden, so dass sich der Bund den Ausbau dieser umstrittenen Reststrecke etwas kosten lassen darf.

Die SVP-Fraktion möchte in aller Kürze in Erinnerung rufen, dass es hier nicht um eine Verbindung von Zürich in die Regionen Knonau–Cham–Baar–Zug geht; es geht in erster Linie um eine Verbindung zwischen dem süddeutschen Raum (über Zürich) und der Alpensüdseite, und ebenso um die Verbindung aus dem Raum Zürich, einschliesslich des Flughafens, mit Luzern, dem Gotthard und dem Tessin. Die N 4 ist also keine rein innerzürcherische Angelegenheit; sie ist vor allem eine wichtige Verbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung.

Würde auf dieses Teilstück verzichtet, so müsste der entsprechende Transitverkehr in der Stadt Zürich und auf der N 3 bewältigt werden. Die insbesondere in der Inner-schweiz erbrachten Vorleistungen sind derart gross, dass eine Nullvariante nicht verantwortet werden darf und die Zimmerberg-Variante eine Problemverlagerung auf die N 3 und den Flaschenhals Stadt Zürich nach sich ziehen würde. Es ist ferner klar absehbar, dass das Knonauer Amt so oder so, vor allem nach Inbetriebnahme des unumstrittenen Uetlibergtunnels, mit einer ausserordentlich starken Verkehrszunahme rechnen muss. Unseres Erachtens ist es dann lediglich mit dem Bau von Ortsumfahrungen nicht getan. Allein eine vollständige Neuanlage würde eine Entmischung des Orts- und Transitverkehrs ermöglichen. Der Bau dieses Restabschnittes der N 4 drängt sich aus diesen resümeartig formulierten Erwägungen auf.

Die SVP-Fraktion stimmt der Fassung des Ständerates zu und betont die Notwendigkeit einer möglichst umweltschonenden Linienführung und technischen Ausgestaltung.

M. Kohler Raoul: Les treize kilomètres de route nationale non encore construits entre Knonau et Wettswil ont fait l'objet de nombreuses études, examens et réexamens au cours de ces dix dernières années, tant sur le plan de la Confédération qu'à celui du canton de Zurich, sans compter les expertises réalisées par des groupements de particuliers, de sorte que l'on peut dire que les organes compétents qui sont appelés à se prononcer sur le maintien ou la suppression de ce tronçon de route ou sur l'adoption d'une autre variante de tracé pourront le faire en toute connaissance de cause.

Depuis notre dernier débat dans ce conseil, le seul fait nouveau à enregistrer aura été la décision du Conseil des Etats. On l'a déjà dit, ce dernier a maintenu, par 31 voix contre 10, le tracé de la N 4 par le district de Knonau.

Le groupe radical a consacré beaucoup de temps, lors de sa dernière séance, à un nouvel examen des problèmes posés par le tronçon de la N 4 encore inachevé. La discussion a porté essentiellement sur les avantages et inconvénients des variantes Knonau et Zimmerberg, de sorte que la variante zéro, c'est-à-dire celle qui consiste à laisser les choses en l'état et à ne pas achever la construction des treize derniers kilomètres de la N 4, n'a pas retenu l'attention de notre groupe. Nous recommandons, en conséquence, de rejeter la proposition de la minorité II conduite par M. Dünki.

Quant au choix à faire entre la N 4 par le district de Knonau et la variante du Zimmerberg, il s'est porté, avec une très nette majorité, sur la N 4 par le district de Knonau, pour les raisons suivantes: dans sa fonction de voie de communications reliant la Suisse centrale et le Gothard à l'agglomération zurichoise, mais aussi en raison du rôle qu'elle joue sur le plan international comme axe de liaison entre le sud de l'Allemagne et l'Europe méridionale, la N 4, par le district de Knonau, permet de satisfaire plus favorablement les besoins de transports que cela n'est le cas avec la variante du Zimmerberg. D'autre part, le trafic local et régional du district de Knonau sera décongestionné dans une très large mesure, c'est-à-dire de plus de 50 pour cent par la solution Knonau, ce qui ne se produira pas avec celle du Zimmerberg. Dans ce dernier cas, il deviendrait indispensable d'aménager des voies de contournement des principales localités pour éviter qu'elles soient inondées par un volume important de trafic qui continuera à utiliser le réseau existant.

En outre, le supplément de trafic que devra absorber la N 3 par la variante du Zimmerberg aura pour conséquence que le point de saturation de cette voie à quatre pistes sera rapidement dépassé et qu'il faudra envisager, à plus ou moins brève échéance, l'aménagement de pistes supplémentaires. Pour ceux qui connaissent la topographie des lieux, un tel aménagement se heurtera à de très grosses difficultés. Enfin, ce supplément de trafic de la N 3 empruntera vraisemblablement l'ypsilon zurichois pour gagner le nord de cette agglomération, ce qui entraînera une concentration de circulation au centre de la ville de Zurich, et c'est

précisément ce que l'on voulait éviter. On peut même se demander si, dans ce cas, le tunnel de l'Uetliberg est encore nécessaire. Les frais d'investissement, les coûts de l'entretien et les critères de la sécurité parlent tous nettement en faveur de la N 4 par le district de Knonau. Mais surtout, – et c'est peut-être cela qui est le plus important – il faut constater que la N 4 respecte mieux l'environnement que ne le fait la variante du Zimmerberg. En effet, les surfaces de terrains nécessaires pour la N 4 par Knonau et pour la variante du Zimmerberg sont à peu près équivalentes, mais le tracé de la N 4, avec les améliorations qui pourront encore y être apportées dans le sens du postulat Rüttimann, réduira, dans une plus large mesure, les nuisances sur les zones de travail et d'habitat, tant en ce qui concerne la pollution atmosphérique, la protection du paysage que la diffusion du bruit. Nous l'avons déjà dit, la variante du Zimmerberg ne décongestionnera pas le district de Knonau de son trafic local et régional. Il est dès lors étonnant que ceux qui, pour ménager l'environnement, préconisent la variante zéro, puissent joindre leurs voix à celles des partisans de la variante du Zimmerberg.

Le groupe radical, à une très forte majorité, soutiendra la N 4 par le district de Knonau parce qu'à tous égards, c'est la meilleure solution. Il vous invite donc à soutenir la proposition de la majorité de la commission qui est aussi celle du Conseil fédéral et du Conseil des Etats et à rejeter la proposition de la minorité I, conduite par M. Lüchinger.

Rüttimann: Ich habe ein persönliches Votum vorbereitet, bin aber im letzten Moment beauftragt worden, Ihnen auch die Stellungnahme der CVP-Fraktion mitzuteilen. Diese ist mit starker Mehrheit der Auffassung, es sei in beiden Differenzpunkten dem Ständerat im Sinne einer Erledigung der Differenzen zuzustimmen.

Bei der N 6 sind wir also mehrheitlich für die Uebergangsbestimmungen. Falls Sie diese ablehnen sollten, unterstützen wir das Postulat der Kommission.

Nun aber zur N 4. Wie der Kommissionspräsident es bereits sagte, stehen wir heute in der Differenzbereinigung; es kann also nicht darum gehen, den Argumentenkrieg, den wir uns hier am 20. März dieses Jahres lieferten, zu wiederholen. Immerhin komme ich um den Eindruck nicht herum, dass sich dieser eher in Richtung eines Glaubenskrieges ausgeweitet hat. Anders wäre es wohl kaum verständlich, dass von den Gegnern der N 4 durch das Knonauer Amt der mit 31 zu 10 Stimmen gefällte Entscheid des Ständerates so gedeutet wird, als seien die Ständeräte falschen oder zumindest tendenziösen Angaben von Interessengruppen erlegen. Ich bin nach wie vor der Auffassung, dass die N 4 von Knonau bis Wettswil aus Gründen der volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Vernunft, aber auch des wirklichen Umweltschutzes gebaut werden muss. Schon rein ein Blick auf die Karte zeigt den Widersinn der Zimmerbergvariante sehr deutlich: das heisst mehr Kilometer, mehr Höhendifferenz und damit mehr Treibstoffverbrauch. Dazu kommt aber nach dem neuesten Wissensstand der vorberatenden Kommission, dass die Zimmerberg-Befürworter beim Landikonener Dreieck bei Birmensdorf den Anschluss des Knonauer Amtes an die N 20 (Südwestumfahrung Zürich) verbarrikadieren wollen, um die Benutzer der N 4/N 14 aus dem Raume Innerschweiz zu zwingen, den Umweg über Zimmerberg–N 3–Uetlibergtunnel zu nehmen und nicht etwa der kürzeren Distanz wegen in Cham auf das Kantonsstrassennetz via Knonauer Amt auszuweichen.

Das 1960 von der Bundesversammlung festgelegte Nationalstrassennetz war wohl das grösste je verwirklichte oder eben noch zu verwirklichende integrale Bauwerk unseres Landes, und es wäre doch wohl eher ein Husarenstreich, solch gähnende Lücken wie bei der N 4 nicht zu schliessen, nur um damit gewisse Nebenziele, wie vor allem die zwangsweise Erschwerung des Strassenverkehrsablaufes, vermeintlich zu erreichen. Auch wir sind der Meinung, dass dem Strassenbau Grenzen zu setzen sind. Aber die Nichtvollendung eines einmal begonnenen Werkes hat sich noch

nie und nirgends als besonders effiziente und lobenswerte Tat erwiesen.

Das N-4-Teilstück wurde nicht deshalb bis heute nicht gebaut, weil man – wie dies immer wieder behauptet wird – der nachfolgenden Generation auch noch einen Entscheid überlassen wollte. Der Grund lag vielmehr darin, dass Bund und Kantone sowie die Bauwirtschaft nicht alles auf einmal verkraften konnten und im Interesse der Arbeitsplatzsicherung die Etappen auf möglichst lange Zeit aufteilen wollten und mussten.

Es ist nicht zu bestreiten, dass in diesen 26 Jahren ein Umdenken stattgefunden hat. Während anfänglich jede Stadt und grössere Ortschaft die Nationalstrasse mindestens bis an die Peripherie heran haben wollte, sind diese Abstände im Laufe der Jahre sichtlich vergrössert worden. Man will zwar schon noch an den Nabel der Welt angeschlossen sein, aber Lärm und Abgase müssen abgeschirmt und Eingriffe in die Landschaft minimisiert werden.

Man nennt dies die qualitative Verbesserung des Nationalstrassenbaus. Eine willkürliche Unterbrechung von Verkehrsflüssen kann aber auf keinen Fall deren qualitative Hebung bewirken. In diesem Sinne habe ich am 8. Oktober ein Postulat eingereicht, welches auf eine teilweise Untertunnelung von etwa 4 km Länge durch den aargauischen Isisberg abzielt. Es will eine Fortführung bzw. Konkretisierung der bereits durch die Planungsämter vorgenommenen Verbesserung der Linienführung der N 4, aber auch des Postulates unseres Kollegen Hess, das Sie in der Frühjahrs-session dem Bundesrat überwiesen haben. Soweit meine ehrlich gemeinten Bestrebungen im Sinne eines Brückenschlages von den Gegnern der N 4 überhaupt zur Kenntnis genommen wurden, sind sie teilweise als Schönfärberei oder als Schachzug abgetan worden.

Ich kann Ihnen versichern, dass ich mich bewusst von keiner der Interessengruppen hüten und drüben habe inspirieren lassen und auch den Entscheid des Ständerates zuerst abgewartet habe. Ich danke Herrn Kollege Lüchinger dafür, dass er mir in der vorberatenden Kommission die gute Absicht ausdrücklich attestiert hat und dass er dem Postulat sogar seine Sympathie zusichern könnte, wenn mit dem gleichen Schlag nicht nur der Kulturlandverlust im Raume Hedingen–Bonstetten–Wettswil erheblich reduziert, sondern gleichzeitig die Linienführung über Zwillikon aus landschaftsschützerischen Gründen verlegt werden könnte. Ich konnte den Postulatstext nicht mehr abändern bzw. erweitern, gebe aber ausdrücklich zu Protokoll, dass auch ich es begrüssen würde, wenn die Planungsbehörden und der Bundesrat den von mir vorgeschlagenen Tunnel gegen Süden noch etwa 1 km weiterführen und damit das Dorf Zwillikon westlich umfahren lassen könnten.

Ich will mich auf die Landbedarfsarithmetik heute nicht mehr einlassen. Sicher ist aber, dass mit der Tunnelvariante im Knonauer Amt der Landverlust nun nochmals etwa 14 Hektaren, eventuell 18 Hektaren reduziert werden könnte, also auf einen Stand, der tiefer liegt als die bereits erworbene Landfläche. Das ist auch der Grund, warum ich einleitend von einem Glaubenskrieg gesprochen habe.

Von der Kostenseite her ist zu sagen, dass die Vertunnelung einiges an Mehrkosten bringen würde. Ich bin aber überzeugt, dass die Erstellungskosten der N 4 mit Tunnel zweifellos immer noch unter denjenigen für die Variante Zimmerberg bleiben würden.

Im Interesse einer konstruktiven Problemlösung bitte ich Sie daher abschliessend, der Kommissionmehrheit und dem Ständerat zuzustimmen und mein Postulat an den Bundesrat zu überweisen.

Günter: Ich möchte namens der LdU/EVP-Fraktion den Antrag Dünki unterstützen. Ich bin Kollege Dünki dankbar, dass er die Null-Lösung wieder in die Diskussion gebracht hat. Kollege Dünki ist ganz sicher kein «wilder Grüner»; Sie müssen ihn nur ansehen! Als Gemeindegemeinderat einer kleinen Gemeinde ist er ganz sicher kein Extremist und kein «Springinsfeld». Aber bei ihm hat sich jetzt die klare Erkenntnis durchgesetzt, dass etwas geschehen muss. Ich

bin ihm daher dankbar, dass er daraus Konsequenzen gezogen und diesen Antrag eingebracht hat. Er hat die Schlussfolgerungen aus der klaren Tatsache gezogen, dass die Umwelt immer rascher stirbt.

Das gefällt natürlich niemandem, und die Konsequenzen, die wir daraus ziehen müssen, gefallen auch niemandem. Es gibt keine Lösung zum Schutz der Umwelt, die irgend jemandem Freude machen könnte, weil es nämlich immer etwas kostet und häufig jemandem etwas wegnimmt. Das Problem besteht nur darin, dass, je länger wir warten, bis wir endlich bereit sind zu handeln, der Preis immer höher steigt. Die Interventionen werden immer rascher, das heisst unüberlegter erfolgen müssen, und die gesellschaftlichen, sozialen und finanziellen Folgeschäden dieser Interventionen werden grösser.

Wir haben bereits des öfters über die wenigen möglichen Sofortmassnahmen diskutiert, das heisst über Tempolimiten und Benzinrationierungen. Dieser Rat hat sie nie gewollt. Was wir jetzt diskutieren, sind Massnahmen, die mittelfristig wirken. Zumindest hier sollten wir konsequent sein, das heisst – ich schliesse mich hier Herrn Nauer an –: wir sollten aufhören, den Verkehrsfluss zu verbessern – auch dort, wo es rein lokal betrachtet vernünftiger wäre, den Verkehrsfluss zu verbessern.

Wir müssen unsere beschränkten Mittel in diesem Staate dort konzentrieren, wo die Prioritäten liegen, und die Prioritäten liegen heute ganz eindeutig bei der Umwelt und vor dem Ausbau des privaten Verkehrs. Das kann niemand bestreiten. Wenn wir aber die finanziellen Ausgaben dieses Staates betrachten, werden die tatsächlichen Prioritäten – obwohl wir alle sagen, die Umwelt habe höchste Priorität – ganz anders gesetzt. Da müssten wir nun einmal beginnen, konsequent zu werden. Wir können nicht Milliarden Franken in neue Projekte hineinstecken, wenn uns dann gleichzeitig das Geld fehlt, um im öffentlichen Verkehr mehr zu tun oder um die niederbrechenden Wälder zu sanieren.

Ich komme aus einer Randregion, und wir haben Angst vor den Rufen, den Lawinen, den Steinschlägen. Wir haben Angst, dass unsere Randregionen bald einmal so arm sein werden, wie sie es vor 100 Jahren waren. Wenn es schlimmer wird, zweifle ich daran, ob dann die Solidarität mit uns noch so gross sein wird. Dann wird jede Region für sich sorgen. Beginnen wir doch jetzt, das Unglück zu verhindern, bevor es eingetreten ist!

In dieser erschreckenden Situation müssen wir alles tun, um die Lage zu stabilisieren, und alles unterlassen, was sie weiter verschlechtert. Das ist eine ganz einfache Theorie, und trotzdem ist man offenbar nicht bereit, sie anzuwenden, die offensichtlichen Lösungswege zu akzeptieren. Das heisst im Klartext: Stopp für jeden weiteren Ausbau von Strassen, welche den Verkehrsfluss des privaten und des Schwerverkehrs fördern. Das heisst: Stopp beim Autobahnbau und Stopp beim Ausbau der grossen Strassenverbindungen. Einzige Aktivitäten in diesem Bereich dürften heute noch sein: verkehrsberuhigende Massnahmen in Städten und Quartieren und Entschärfung lokaler Gefahrenquellen, indem Bremsen eingebaut oder Engpässe dort geschaffen werden, wo sie niemanden stören. Des weiteren, wie schon erwähnt wurde: alle Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Konzentration der Mittel verlangt jetzt die Null-Lösung bei den Autobahnen. Hier wende ich mich an den Kommissionspräsidenten, der den Antrag Dünki als Null-Lösung qualifizierte, «sofern man da von einer Lösung sprechen könne».

Herr Steingger, der Antrag Dünki öffnet den Weg zu einer Lösung. Und die sogenannte naheliegendste Lösung, nämlich Lücken zu schliessen, öffnet den Weg in eine verbaute Zukunft. Jetzt ist das Anhalten der Fahrt in eine falsche Richtung der erste Schritt zur Neubesinnung. Daher danke ich Kollege Dünki, dass er im Differenzbereinigungsverfahren den Mut gehabt hat, diese Null-Lösung noch einmal zur Diskussion zu stellen. Von der Fraktion aus werden wir dieser Lösung grossmehrheitlich zustimmen.

Bircher: Das Votum des Fraktionssprechers der CVP erweckt den Eindruck, es gehe heute praktisch nur noch darum, einige wenige Differenzen zu erledigen und dann möglichst schnell zur Tagesordnung überzugehen. Er hat davon abgeraten, dass man jetzt erneut in Wiederholungen macht und einen Argumentenkrieg führt. Sicher kann man dem letzten Vorschlag Folge leisten. Es hat keinen Sinn, dass wir in der ganzen Breite alle Gründe pro und contra Bau der N 4 wieder aufzählen, aber es geht doch bei diesem Entscheid um mehr als nur um eine Formalität. Ich möchte nicht, wie Herr Rüttimann es gemacht hat, von einem Glaubenskrieg sprechen, aber ich meine, bei der dieser Frage des Baus oder Nichtbaus der vollständigen N 4 geht es um eine Prinzipienfrage. Ich glaube, der Ständerat hat sich mit diesem Thema auf eine – sagen wir es jetzt einmal etwas salopp – «schludrige» Art und Weise befasst. Sie konnten diesem doch recht merkwürdigen Verlauf der Ständeratsdiskussion entnehmen, dass man bezüglich Landbedarf auf Zahlen aus einer Werbebroschüre hereingefallen ist, die einer ernsthafteren Überprüfung absolut nicht standhalten. Im Ständerat wurden Zahlen genannt, wonach für die N 4 nur 60 Hektaren Land benötigt würden, für die Zimmerberg-Variante hingegen sogar 68 Hektaren! Sie alle haben unsere Diskussionen in Erinnerung, bei denen Gegner und Befürworter der N 4 doch einigermaßen in Kenntnis der Fakten, der Pläne und der bisherigen Arbeiten debattiert und argumentiert haben. Ich möchte davor warnen, dass man jetzt das deutliche Ergebnis des Ständerates als ein Vorbild hinstellt: «Seht, die haben sich aufgrund deutlicher Fakten zu einem deutlichen Entscheid durchgerungen», wie es eben Herr Rüttimann gesagt hat. Deshalb sollten wir jetzt in der Differenzbereinigung nachgeben.

Ich würde zu diesem Entscheid des Ständerates zusammenfassend sagen: Das war absolut kein Entscheid einer «chambre de réflexion», sondern es war eher eine «chambre de manipulation», die da gesprochen hat.

Es ist besonders bedauerlich, dass der Ständerat der Sache nicht etwas mehr auf den Grund gegangen ist, weil beide Räte ja gleichzeitig auch die koordinierte Verkehrspolitik behandeln.

In unserer letzten Diskussion kam es deutlich zum Ausdruck – ich wiederhole es jetzt nur, weil es noch niemand von den Fraktionssprechern getan hat –: Im Knonauer Amt haben wir einen fast exemplarischen Fall von Gesamtverkehrsbetrachtung. Wir haben nämlich einerseits nicht nur die Variante Strassenbau, den Versuch den Verkehr zu schlucken, indem wir eine neue Strasse bauen, sondern wir haben auch die Alternative dazu, die jetzt von den Zürchern praktisch definitiv bereinigt ist, nämlich den Ausbau der S-Bahnlinie, die Verlängerung Zürich–Affoltern am Albis bis nach Zug mit einem Halbstundentaktbetrieb. Sie sollte etwa bis 1990 fertig erstellt sein. Die «Bahn 2000», die sich ebenfalls als definitiv abzeichnen beginnt – auch der Ständerat ist ja dafür –, liefert stündlich vier Schnellzugsverbindungen zwischen Zürich und Zug in beiden Richtungen. Da geht es nicht mehr um reine Hektarenvergleiche von dieser oder von jener Strasse, da geht es nicht um eine kleine Untertunnelung, die Herr Rüttimann jetzt noch im letzten Moment mit seinem Postulat erreichen will, um damit die Chancen des Vollausbau der N 4 zu verbessern, sondern da geht es einfach – wie ich es am Anfang zu formulieren versuchte – in einem gewissen Sinne um einen Prinzipienentscheid. In diesem Prinzipienentscheid steht sicher an erster Stelle die Null-Variante, vertreten durch Herrn Dünki. Ich glaube aber, man könnte auch der von Herrn Lüchinger vertretenen Zimmerberg-Variante zustimmen, mit halbem Herzen zwar, aber sie passt noch ins Prinzip. Dort haben wir immerhin eine Verkehrsbündelung. Ein Grossteil des Verkehrs würde durch einen bestehenden Verkehrsträger übernommen, und der nötige Strassenbau beschränkte sich auf einige wenige Punkte. Ich glaube, das wäre ein noch vertretbarer Entscheid. Abgesehen davon ist dies ja auch jene Lösung, der wir letztes Mal knapp zum Durchbruch verholten haben. Ich möchte Sie abschliessend bitten, bei Ihrem Entscheid zu bleiben. Lassen Sie sich nicht von diesem flüchtigen und –

ich sage es noch einmal – fahrlässig entstandenen Resultat des Ständerates täuschen.

Frau Spoerry: Ich hatte seit unserer letzten Debatte zur N 4 Gelegenheit, in Vertretung von Kollege Ernst Mühlemann an der Sitzung der vorbereitenden Kommission teilzunehmen. Im Rahmen der Differenzbereinigung wurden zwei Punkte wesentlich klarer herausgearbeitet, als sie in der Frühjahrsdebatte in unserem Rat dargelegt worden waren. Das Votum von Kollege Lüchinger hat gezeigt, dass es unerlässlich ist, sie auch hier zu verdeutlichen.

Zum ersten Punkt: Die Kommission Biel hat in ihrer Studie der Zimmerberg-Variante den sogenannten gestreckten Uetliberg-Tunnel zugrunde gelegt. Danach wird am Südwestende des Uetliberg-Tunnels auf zwei Ausfahrten verzichtet und damit auch auf zwei Verbindungen. Es bleibt die eine Richtung Urdorf zur N 20 und zur N 1. Die andere, Richtung Wettswil und damit zur N 4 im Knonauer Amt, wird in der Studie der Kommission Biel amputiert, das heisst, es wird auf das Landikoner Dreieck verzichtet. Der Uetliberg-Tunnel wird nur an die N 20 angeschlossen. Das Knonauer Amt bleibt ohne direkten Anschluss an das Nationalstrassennetz. Damit wollte diese Studie dem Knonauer Amt zwei Vorteile bringen. Zum ersten fällt der Landverlust für das Landikoner Dreieck weg. Zum zweiten wird die Versuchung der Automobilisten verringert, anstelle der 17 km längeren Umfahrung durch den Zimmerberg- und den Uetliberg-Tunnel den wesentlich kürzeren Schleichweg durch die Aemtlerdörfer zu suchen, weil der Anschluss ans Nationalstrassennetz und an die Umfahrung Zürich bei Wettswil und Landikon fehlt. Sie wissen allerdings, dass die Kommission Biel auch unter diesen Voraussetzungen, die sie für das Funktionieren der Zimmerberg-Variante als notwendig angenommen hat, unter Berücksichtigung aller Aspekte, der N 4 klar den Vorzug gegeben hat.

Der Entscheid aber, den Sie heute fällen, muss entgegen den Ausführungen von Kollege Lüchinger von anderen Voraussetzungen ausgehen. Sie entscheiden über die Zimmerberg-Variante ohne gestreckten Uetliberg-Tunnel. Ich bitte Sie, Ihre Fahne zu konsultieren. Die Nationalstrasse 1c ist Bestandteil des Minderheitsantrages I und II. Die Formulierung Urdorf, Wettswil, Uetlibergtunnel in diesem Antrag bedeutet im Klartext Landikoner Dreieck. Hier haben wir keine Differenz. Die Verfechter der Zimmerberg-Variante haben auch nie den gestreckten Uetliberg-Tunnel verlangt, auch Herr Lüchinger nicht.

Vor wenigen Minuten allerdings wurde Ihnen der Antrag Seiler ausgeteilt, der neu den gestreckten Uetliberg-Tunnel verlangt. Ich will mich nicht materiell zu diesem Antrag äussern. Ich bin aber formell der Meinung, dass er im Differenzbereinigungsverfahren nicht mehr möglich ist, weil das Landikoner Dreieck keine Differenz zwischen Ständerat und Nationalrat darstellt. Es ist definitiv beschlossen und ins Netz aufgenommen. Das bedeutet, dass die Zimmerberg-Variante, die Sie beschliessen, im Verkehrsalltag nicht in der Lage sein wird, das Knonauer Amt im angestrebten Masse vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die kurze Durchfahrung des Knonauer Amtes von der N 4 ab Knonau bis zum Anschluss ans Netz bei Wettswil und Landikon wird im Vergleich zur langen Umfahrung mit Hilfe von zwei Tunnelstrecken – samt Verknüpfungen und der entsprechenden Staugefahr – viel zu attraktiv bleiben.

In der Praxis wird damit die Zimmerberg-Variante – zumindest für all jene Automobilisten, welche nicht direkt ins Zentrum von Zürich fahren wollen – fast zur Null-Variante. Unter diesem Aspekt ist es vielleicht kein Zufall, dass die Unterzeichner des Minderheitsantrages für die Null-Variante fast identisch sind mit den Unterzeichnern des Minderheitsantrages für eine Zimmerberg-Variante.

Ein zweiter Punkt, der verdeutlicht werden muss: Es gibt Gegner der N 4, welche diese Konsequenz erkennen und damit auch ehrlicherweise festhalten, dass bestimmte Dörfer im Knonauer Amt bei der Erstellung der hier vorliegenden Zimmerberg-Variante Umfahrungsstrassen brauchen. Als repräsentative Stimme für diese Erkenntnis kann ich den

Kommissionspräsidenten zitieren. Aber über die Umfahrungen im Knonauer Amt werden nicht mehr Sie entscheiden! Das heisst, Sie beschliessen mit der Zimmerberg-Variante der Minderheit Lüchinger eine Lösung, die nach weiteren Massnahmen ruft, für deren Realisierung Sie nicht mehr zuständig sind und bei denen Sie keinerlei Garantie abgeben können, dass diese Umfahrungen je erstellt werden. Diese sind nämlich bis heute nicht einmal im kantonalen Gesamtplan enthalten, zudem benötigen sie im Kanton Zürich eine Volksabstimmung. Ihre Kosten werden heute auf 70 Millionen Franken geschätzt.

Glauben Sie wirklich, dass die allgemeinen Gegner eines jeden Strassenbaus dem so ohne weiteres zustimmen werden? Sind Sie sicher, dass der Zürcher Steuerzahler für eine Region so tief in den Sack langt, welche die vom Bund finanzierte Autobahn nicht wollte, obwohl man von Bundesseite her bereit war, alle nur denkbaren Massnahmen zum Landschaftsschutz zu ergreifen und auch zu bezahlen?

Ich danke in diesem Zusammenhang Herrn Rüttimann für seinen sehr konstruktiven Beitrag und dem Bundesrat für die wohlwollende Prüfung des Postulates.

Ich bitte Sie, diese Fakten, die im Frühling wohl etwas zu wenig klar dargestellt worden sind, in Ihrem Entscheid zu berücksichtigen und erst dann die Frage zu beantworten, ob Sie mit der Zimmerberg-Variante gemäss Minderheitsantrag Lüchinger, zu dem das Landikon Dreieck gehört, dem Knonauer Amt langfristig wirklich einen Dienst erweisen.

Stucky: Es fällt mir auf, dass die Gegner der N 4 immer wieder aus zürcherischer Sicht argumentieren. Dabei liegt bei der Variante Zimmerberg der grössere Teil der Strecke auf Zuger Gebiet, vor allem wenn man die nicht überdeckte Strecke berücksichtigt. Es wird auch argumentiert, es sei angesichts der Zürcher Konsultativabstimmung undemokratisch, wenn man gegen den Willen der Bevölkerung einen anderen Entscheid treffen würde. Wir könnten im Kanton Zug ebensogut eine Konsultativabstimmung durchführen mit der Frage: «Wollt ihr die Zimmerberg-Variante?» Ich garantiere Ihnen, dass die Antwort darauf ein Nein wäre. Daraus könnten wir dann gleichermassen folgern, es sei undemokratisch, diese Variante gegen das Zuger Volk durchzusetzen.

Was bedeutet die Zimmerberg-Variante für Zug?

1. Sie haben gehört, dass der Kulturlandverlust bei den beiden Varianten – soweit der Kanton Zürich betroffen ist – etwa gleich gross ist. Nicht berücksichtigt ist der Kulturlandverlust im Kanton Zug. Ich habe in der Kommission gebeten, dass man ihn errechnet. Weil kein Projekt vorliegt, hat dies der Bundesrat abgelehnt. Darauf haben wir diesen Verlust intern in der Zuger Verwaltung berechnet. Wir müssen den Verzweiger Plegi umbauen, ein Anschlusswerk bei Sihlbrugg errichten, die Kantonsstrasse im Raume Walterswil–Sihlbrugg verlegen und ein neues Trasse für die Nationalstrasse von Walterswil über die Sihl Richtung Horgen bauen.

All dies zusammen braucht etwa 8 bis 12 Hektaren Kulturland, etwa 2 bis 4 Hektaren davon sind Wald. Da muss ich die Zürcher fragen: Ist denn Kulturland im Kanton Zug etwas anderes als im Kanton Zürich?

2. Wir haben im Zusammenhang mit dem Bau unserer Nationalstrassenstücke im Rahmen von Güterzusammenlegungen die Höfe arrondiert. Diese Bereinigung würde gerade wieder annulliert, und wir müssten von vorne anfangen.

3. Wir müssten beim Bau der Zimmerberg-Variante einen starken Eingriff in die Sihl-Landschaft vornehmen. Ich bin sicher, dass dann wieder Natur- und Landschaftschützer – mit einem gewissen Recht – auftauchen und gegen den Eingriff in die Wälder und in die Landschaft, den das Viadukt über die Sihl zur Folge hat, opponieren würden.

4. Das zugerische Strassennetz stützt sich auf die geplante Nationalstrasse und wäre daher falsch konzipiert; wir müssten einige Knotenpunkte im Kanton ändern, weil wir uns z. B. nicht auf einen Anschluss Sihlbrugg ausgerichtet haben.

5. Die Sicherheit. Der Fachmann Hersche hat in einem Brief vom 17. September 1986 an die Kommission zur Zimmerberg-Variante Stellung genommen. Er sagt klar, dass diese Variante aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Aspekten schlechthin nicht zu verantworten sei.

Wir müssen uns im klaren darüber sein, dass bei jeder Autobahn die Verzweigungen der Ort sind, wo Unfälle entstehen. Wenn die Zimmerberg-Variante realisiert wird, passieren die Automobilisten, welche von Luzern in die Ostschweiz oder nach Kloten fahren, in Zukunft vier Verzweigungen und nicht mehr wie bisher deren zwei.

Ferner fahren Sie 30,5 km statt 13,5 km, also mehr als das Doppelte, und jeder Kilometer bildet wieder eine zusätzliche Gefahrenquelle. Für diese zusätzlichen Kilometer wird auch mehr Benzin verbraucht, und zwar schätzungsweise 30 000 Tonnen oder 3 Millionen Liter Benzin. Dieser Treibstoff geht auch in die Luft. Wenn man schon mit dem Umweltschutz argumentiert, sollte man das auch berücksichtigen. Es kommt dazu, dass man vor Zürich beim Zusammenschluss von N 3 und Zimmerberg-Strasse sowie im Säuliamt Staus erwarten muss. Die Folge ist wiederum eine vergrösserte Luftbelastung. Um diesen Staus auszuweichen, werden viele die 13 Kilometer, die zwischen Knonau und Birmensdorf fehlen, auf der Kantonsstrasse überbrücken. Man wird das Säuliamt also so oder so belasten.

Statt den Verkehr aus den Dörfern zu entfernen, machen wir genau das Gegenteil.

Aus diesen Gründen möchte ich Ihnen empfehlen, dem Ständerat zuzustimmen.

Neuenschwander: Ich will mich nicht mehr mit längst bekannten und abgehandelten Argumenten und Gegenargumenten zur N 4 auseinandersetzen, sondern bitte Sie um Aufmerksamkeit für ganz entscheidende Gesichtspunkte, die in der bisherigen Diskussion zu wenig hervorgehoben wurden. Beide Erwägungen sprechen meiner Auffassung nach entschieden für eine Fertigstellung der N 4 im Knonauer Amt.

Der erste wichtige Gesichtspunkt ist derjenige des Landbedarfs, der, wie ich vorrechne, bei der Zimmerberg-Variante mindestens so hoch zu stehen kommt wie bei der Vollenendung der N 4. Auch Herr Stucky hat das ganz deutlich gesagt. Der zweite Gesichtspunkt ist derjenige der Verkehrssicherheit: Das Unfallrisiko würde sich bei einer Wahl der Umwegvariante Zimmerberg-Tunnel/N 3 stark erhöhen.

Zunächst zum Landverbrauch: Das Gewicht von Argumenten ist bekanntlich nicht von der Lautstärke abhängig, mit der sie vertreten werden. Würde man in dieser Hinsicht auf die N-4-Gegner abstellen, könnte man meinen, nur die N 4 frässe Kulturland. Die Aussage, die N 4 würde 60 Hektaren Kulturland verschlingen – nicht, wie Herr Lüchinger gesagt hat, 94 Hektaren –, die Zimmerberg-Variante hingegen kaum 40 Hektaren, muss ganz deutlich korrigiert werden. In die Vergleichsrechnung muss nämlich auch der Landbedarf für die 28 Hektaren Umfahrungsstrassen im Knonauer Amt einbezogen werden, der auf 28 Hektaren veranschlagt werden kann.

Diese Umfahrungen aus dem gesamten Problemkreis auszuklammern, wäre unredlich, und der Versuch es zu tun, wirft ein bezeichnendes Licht auf die Nationalstrassengegner. Diese hören es freilich nicht gern, wenn man sie daran erinnert, dass sie durchaus nicht das ganze Knonauer Amt vertreten, sondern dass im Jahre 1985 sechs Gemeinden des Bezirks, darunter der Bezirkshauptort Affoltern selbst, dem Bau der N 4 zugestimmt haben. Das sind genau diejenigen Gemeinden, die bei einem Entscheid für die Zimmerberg-Variante Anspruch auf Entlastung von einem unzumutbaren Durchgangsverkehr haben.

Man kann es also drehen und wenden, wie man will: ein Entscheid für den Zimmerberg-Tunnel hätte, alles in allem gerechnet, Kulturlandverluste von 68 Hektaren zur Folge, der Bau der 13 fehlenden Autobahnkilometer im Bezirk Affoltern demgegenüber 60 Hektaren. Dass die Verhältnisse noch günstiger für die N 4 ausfallen würden, wenn der Vorschlag Rüttimann für die Untertunnelung von Isisberg

angenommen wird, braucht nicht extra betont zu werden. Die zusätzliche Tunnelstrecke von 4 km würde den Landbedarf für die N 4 nochmals um 14 Hektaren reduzieren.

Nun zum Argument Strassensicherheit: Es handelt sich hier um einen Gesichtspunkt, der bisher recht wenig erörtert worden ist, der jedoch in ganz entscheidendem Mass für den Bau der N 4 spricht. Ich ersuche Sie eindringlich, bei Ihrem Entscheid auch den verkehrs- und sicherheitstechnischen Aspekten Platz einzuräumen.

Ich hoffe, Ihnen mit ein paar Angaben den wichtigen Tatbestand klarmachen zu können: Bei einem Verzicht auf die N 4 erhöht sich infolge des Umweges durch den Zimmerberg-Tunnel und die N 3 die Fahrstrecke um 17 km. Jedes einzelne Fahrzeug legt demnach statt 13 Fahrkilometer deren 30 zurück, was schlicht und einfach mehr als eine Verdoppelung der Unfallwahrscheinlichkeit bedeutet. Noch viel bedenklicher ist das Verhältnis der Konfliktpunkte zwischen Zimmerberg-Route und N 4. Darunter versteht man die Anschlüsse, Verzweigungen und Fahrstreifenreduktionen. Solche Konfliktpunkte gibt es auf der Umwegroute sehr viel mehr als auf der direkten Strecke. Das Unfallrisiko vervielfacht sich also bei den Zimmerberg-Varianten nicht nur infolge der längeren Fahrstrecke, sondern zusätzlich infolge der grösseren Anzahl von Konfliktstellen.

Ich kann Ihnen nur sagen, dass diese Befürchtungen nicht etwa leichtfertig und lediglich zur Untermuerung der Argumentation für die N 4 hervorgehoben worden sind. Es sind realistische Bedenken, die – leider, muss man sagen – die erhärteten und bewiesenen Zahlen über das Unfallgeschehen auf unseren Autobahnen stützen.

Ich bitte Sie, stimmen Sie der N 4 und dem Entscheid des Ständerates, der nicht falsch orientiert wurde, zu.

Ammann-Bern: Was hat sich seit der letzten Behandlung der N 4 in unserem Rat geändert? Für mich ausserordentlich viel, nämlich die Interpretation des Verkehrsdichteplanes Nummer 17 auf Seite 150 des NUP-Berichtes und der daraus gezogenen Konsequenzen von Befürwortern und Gegnern der N 4 im Knonauer Amt. Dieser Plan zeigt gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen praktisch nur eine minime Zunahme des Verkehrs, wenn der Zimmerberg-Tunnel gebaut wird.

Diese erstaunliche Tatsache wurde in der Kommissionssitzung von Herrn Professor Hidber – reichlich spät – wie folgt erklärt: Der Plan Nummer 17 beziehe sich auf die Annahme, dass im Raum Birmensdorf kein Autobahnanschlusswerk vorgesehen sei und das bereits gebaute und nicht befahrene Autobahnstück Steinhausen nicht benutzt oder sogar abgebrochen werde. Ich wiederhole: kein Anschluss des Knonauer Amtes im Raume Birmensdorf an die N 20, kein Autobahnanschluss an die N 4 im Süden.

Wir wollten unseren Ohren nicht trauen. Eine solche Annahme für die Studie ist doch absolut unmöglich, für das Knonauer Amt sicher nicht gewünscht oder geduldet. Die Erklärung von Herrn Professor Hidber ist ebenso verblüffend wie plausibel. Mit dem Anschluss Birmensdorf des Knonauer Amtes und dem bestehenden Anschluss im Süden würde das Knonauer Amt praktisch vom Verkehr überschwemmt. Es sei doch sinnlos gewesen, eine solche Variante nachrechnen zu wollen. Die Verkehrssituation mit Autobahnanschlüssen lädt direkt dazu ein, das Knonauer Amt vom Süden oder Norden zu durchfahren.

Zieht man diese Erkenntnis in Betracht, dann bedeutet eine Null-Lösung für das Knonauer Amt eine glatte Katastrophe. Die Zimmerberg-Variante ergäbe für das Knonauer Amt ein böses Erwachen; denn nicht nur das Knonauer Amt würde sich dagegen verwahren, im Süden und im Norden nicht an das Autobahnnetz angeschlossen zu werden.

Diese Tatsachen sollten es einigen Kollegen erleichtern, auf ihre ursprüngliche Meinung zurückzukommen. Stimmen Sie bitte für die Fertigstellung der N 4 im Knonauer Amt.

Stappung: Es scheint, dass gewisse Kreise noch immer nicht kapiert haben, dass jetzt alles, aber auch wirklich alles zum Schutze unserer Umwelt getan werden muss. Es wäre

falsch, wenn wir jetzt die Fehler, die bei der Planung vor einem Vierteljahrhundert gemacht worden sind, in voller Kenntnis der negativen Auswirkungen dieser Fehlplanung nicht korrigieren würden. Ich erinnere nochmals daran, dass das Zürcher Volk an einer Abstimmung klar gegen den Bau der N 4 im Knonauer Amt votierte. Es ist Aufgabe und Pflicht dieses Rates, den Volksentscheid zu beachten. Auch für die Innerschweizer Kantone ist ein Verzicht auf die N 4 im Knonauer Amt durchaus tragbar. In Richtung Bern–Westschweiz und Basel–Nordwestschweiz sind die Innerschweizer Kantone inklusive des Kantons Zug autobahnässig heute bestens erschlossen. Richtung Graubünden und Ostschweiz kann mit der Zimmerberg-Variante ein guter Anschluss hergestellt werden. Mehr braucht es nicht.

Es zeugt gegenüber dem Nachbarkanton Zürich, Herr Stucky, von wenig Verständnis und Einsicht, wenn der Kanton Zug die für ihn – wie Sie das ebenfalls getan haben – mit dem Bau der Zimmerberg-Variante offenbar entstehenden Nachteile auflistet. Gemessen an dem, was an Naturschönheiten und an Oekologie mit dem Bau einer Autobahn durch das Knonauer Amt zerstört würde, sind die Einwände gegen die Zimmerberg-Variante tatsächlich unerheblich.

Mit Assistenz des Departementes Schlumpf wird mit allen Mitteln, zum Teil wider besseres Wissen, von den Befürwortern der N 4 versucht, den ausgewiesenen wesentlich kleineren Landbedarf für die Zimmerberg-Variante künstlich zu erhöhen. Ich bin erstaunt, dass eine ganze Reihe von Parlamentariern noch nicht gemerkt hat, was hier gespielt wird. So wird unter anderem behauptet, im Knonauer Amt müssten Umfahrungsstrassen gebaut werden. Die N 3 müsse auf gewissen Strecken, zum Beispiel zwischen Horgen und Wollishofen, auf sechs Spuren ausgebaut werden. Tatsache ist, dass mit dem Verzicht auf die Erstellung der N 4 durch das Knonauer Amt 90 Hektaren eingespart werden können. Wollte man von den theoretischen Frequenzen des NUP-Berichtes ausgehen, müsste ja die N 4 heute bereits sechsspurig gebaut werden.

Noch ein Wort zum Postulat für eine teilweise Untertunnelung der N 4. Der Postulant ist Landwirt. Es ist komisch, dass er – entgegen den Forderungen der landwirtschaftlichen Dachorganisationen im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau – nicht für die Erhaltung von Kulturland, den sogenannten Fruchtfolgeflächen, eintritt. Ungeachtet der Zerstörung von Kulturland ist er immer vorbehaltlos für den Autobahnbau eingestanden.

Der Postulant hat nach seinen Angaben unter anderem mit dem Gemeinderat der aargauischen Gemeinde Arni, die unterfahren würde, gesprochen. Seitens des Gemeindevorstandes stehe man seinem Postulat positiv gegenüber, vorausgesetzt, dass keine Abluftanlagen auf dem Gemeindegebiet von Arni geplant seien. Auch hier ist bereits wieder St. Florian im Spiel. Das Postulat ist nicht Gegenstand der Vorlage; es ist das taktische Manöver eines N-4-Befürworters. Es ist aber auch sinnlos, nur wenige Kilometer neben der bestehenden N 3 parallel eine weitere Nationalstrasse zu bauen. Diesen Luxus, verbunden mit der Vernichtung eines wunderbaren Erholungs- und Landwirtschaftsgebietes, können und dürfen wir uns nicht leisten.

Ich bitte Sie, am früheren Beschluss des Nationalrates festzuhalten und der Minderheit I zuzustimmen.

Frau Uchtenhagen: Nur ein paar Sätze. Es werden so viele Argumente, Gegenargumente, Berechnungen über Hektaren, welche verlorengehen und gewonnen werden, vorgebracht, dass jemand, der das Gebiet nicht kennt, wahrscheinlich sehr verunsichert wird. Es ist langsam so, dass wir vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sehen. Wir müssen uns doch einfach fragen, um was es wirklich geht. Hier wird das letzte Naherholungsgebiet von Zürich – landwirtschaftlich genutzt, landschaftlich schön – von einer Autobahn zersiedelt, wird zu einem Vorort von Zürich, der die Agglomeration weiter wachsen lässt.

Ich appelliere vor allem an zwei Gruppierungen, vorerst an die Bauern: Wir können doch nicht immer Bauerninteressen vertreten, ohne an den bäuerlichen Grund und Boden zu

denken. Dort wirtschaften tatsächlich noch Bauern! Sie werden es nicht mehr tun, wenn wir im Säuliamt eine Autobahn bauen. Ich bitte Sie: Seien Sie solidarisch und konsequent in Ihrer Bauernpolitik!

Mein zweiter Appell geht an jene, die Sinn für eine regional ausgeglichene Struktur haben. Die Regionalpolitik wird weitgehend durch die Verkehrspolitik bestimmt. Wenn wir das Säuliamt mit einer Autobahn erschliessen, wird das zu einer weiteren Zersiedelung der Landschaft führen; die Agglomeration wird sich weiter breig ausdehnen, während sich andere Gebiete noch mehr entleeren. Wir haben doch alle ein Interesse daran, dass das regionale Ungleichgewicht nicht noch zunimmt, dass sich die ländlichen Gebiete nicht entleeren und die Agglomerationen nicht zu rasch wachsen, weil beides ungesunde Entwicklungen sind.

Es geht darum, das Wichtige zu sehen: das ist der Wald in jeder Beziehung, das ist die Natur, unsere Umwelt, zu der wir Sorge tragen müssen. Wir müssen mit diesem technokratischen Immer-weiter-Machen, weil es einmal geplant wurde, endlich aufhören!

Ich bitte Sie noch einmal, das Säuliamt nicht mit einer Autobahn zu zerschneiden.

Fischer-Sursee: Die Frage, welche Variante (Knonau, Zimmerberg oder gar die Null-Lösung) zu wählen sei, ist nicht aus der Optik der betroffenen Region allein, sondern aus dem übergeordneten, nationalen Interesse zu beantworten. Es geht insbesondere um den Anschluss der sechs Innerschweizer Kantone an das Nationalstrassennetz der Ostschweiz und nach Zürich. Die bestehende Lücke ist im Interesse des Wirtschaftsraumes Innerschweiz endlich zu schliessen. Das fordert schon das Vertrauensprinzip, das zu beachten eine unserer vornehmsten Aufgaben ist.

Als vor 20 Jahren die beiden Varianten zur Diskussion standen, fiel der Entscheid zugunsten der N 4. Im Vertrauen darauf haben die Innerschweizer Kantone, namentlich Zug und Luzern, umfangreiche Vorarbeiten, Investitionen und Bauten getätigt, die teilweise bei einer Projektänderung unnütz würden. Wenn nicht ganz triftige Gründe dafür sprechen, sollte daher aufgrund des Vertrauensprinzips keine Aenderung an der Variante vorgenommen werden – und solche Gründe gibt es nicht!

Im September dieses Jahres ging die N 14 zwischen Emmenbrücke und Gisikon auf. Bis zu diesem Datum floss der Verkehr auf zwei Achsen durch die Dörfer Emmen und Ebikon. Im Oktober 1986, also im ersten Vollbetriebsmonat der N 14 – zudem kein Spitzenmonat –, hatte die N 14 zwischen Emmen und Gisikon eine tägliche durchschnittliche Frequenz von 24 600 Fahrzeugen. Auf den beiden Nebenachsen durch die Dörfer Emmen und Ebikon ging der Verkehr im gleichen Zeitraum um 26 Prozent zurück, das heisst, täglich je 6600 Fahrzeuge, total 13 300. Fast vollständig abgenommen haben in diesen beiden Dörfern der Schwerverkehr und der Sonntagsverkehr, was dort als echte Wohltat empfunden wird.

Bauen wir nun die N 4 durch das Knonauer Amt nicht oder verzögern wir sie durch die Zimmerberg-Variante, die erst in etwa 20 Jahren befahrbar sein wird, wird sich dieser Verkehr durch die Dörfer des Knonauer Amtes oder durch das Sihltal ergiessen. Niemand kann den Kanton Zug daran hindern, die N 14 zu öffnen. Die Folge davon wird sein, dass der ganze Verkehr durch die Dörfer des Knonauer Amtes fliesen wird. Dort wird dann also genau das eintreffen, was mit der N 14 in Ebikon und Emmen gelöst wurde: der Verkehr wird sich durch die Dörfer ergiessen. Der Verkehr wird dort so unausstehlich werden, dass er nach Umfahrungsstrassen ruft.

Die Null-Lösung ist indiskutabel und umweltfeindlich, weil sie den Verkehr durch die bewohnten Gebiete leitet. Das gleiche passiert, wenn durch die Zimmerberg-Variante der Bau erheblich verzögert wird. Auch wenn wir nicht bauen oder stark verzögert bauen: den Verkehr von Luzern nach Zürich haben wir trotzdem! Man sollte daher ehrlich sein und nicht den Umweltschutz vorschieben; man sollte den

Mut haben, mit gesetzlichen Massnahmen den Verkehr überhaupt zu verbieten oder erheblich einzuschränken.

Abschliessend möchte ich die zwei wichtigsten Gründe, die für die Knonauer-Amt-Lösung sprechen, noch einmal erwähnen, vorab den zeitlichen Faktor. Diese Lösung haben wir bald; sie ist geplant. Der zweite Punkt: Bei der letzten Debatte stand vor allem der Landverschleiss im Vordergrund. Aufgrund der genauen Erhebungen wissen wir heute, dass der Landverschleiss bei beiden Varianten – Zimmerberg oder Knonauer Amt – in etwa gleich ist. Ich bin daher der Meinung, dass wir diese Florianspolitik nicht mehr weiter betreiben, sondern uns endlich zu einem Entschluss im skizzierten Sinn durchringen sollten.

Weber-Schwyz: Ich bitte Sie, bei diesem Geschäft dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen. Gestatten Sie einem Vertreter des Kantons Schwyz, hier einige Bemerkungen anzubringen.

In der heutigen Debatte hat man fast die Meinung erhalten, es handle sich um ein Teilstück einer zürcherischen Kantonsstrasse. Man hat vor Dramatisierung nicht zurückgeschreckt. Man hat sogar das grosse Problem des Waldsterbens bemüht und so getan, als ob es im Knonauer Amt um die Erhaltung von Schutzwäldern ginge.

Es ist klar – die Experten bestätigen es –, dass das Sihltal und die Dorfschaften des Knonauer Amtes entlastet werden müssen, und zwar möglichst bald. Ich bleibe bei meiner Auffassung, die ich im März 1986 bereits vertreten habe: Die Zimmerberg-Variante wäre die Vorstufe zur Null-Variante, denn wir kennen die umständlichen Verfahren, die im Nationalstrassenbau nötig sind. Sie sind sehr zeitaufwendig.

Die Experten Ruppert und Hidber haben bestätigt, was in der Märzdebatte immer wieder bestritten wurde: Eine Verbreiterung der N 3 ist unumgänglich. Man sagt wohl, nur auf einer kurzen Strecke. Die Verkehrsentwicklung könnte aber anders laufen, und ich befürchte sogar, dass die Erweiterung auf eine fünfte und sechste Spur der N 3 dereinst bis in den Kanton Schwyz hineinreichen könnte. Dort genügen dann nicht mehr Reservestreifenverbreiterung, sondern da wären Brückenobjekte und Tunnels zu verbreitern, sollte sich die Entwicklung des Verkehrs allenfalls so steigern.

Wir stellen fest, dass bei der N 4 das Verfahren nicht nur rechtlich einwandfrei gelaufen ist, sondern dass die Ueberprüfung und vor allem die Kommission Biel aufgezeigt haben, dass Verbesserungen möglich sind. Vom Bundesrat sind nicht nur Projektänderungen versprochen worden, sondern der Vorschlag Rüttimann mit dem Isisberg-Tunnel zeigt, dass beste Massnahmen zugunsten der Anliegergemeinden möglich sind.

Die N 4 ist ein nationales Bauwerk, und hier haben kantonale Egoismen keinen Platz. Unser Staat, und der Föderalismus im besonderen, beruhen auf Gegenseitigkeit. Denken Sie daran, wie man etwa dereinst Neubauten und Ausbauten im öffentlichen Verkehr oder die Stromversorgung nach den gleichen Grundsätzen verwirklichen kann? Föderalismus ist ein Geben und Nehmen. Im Namen der Anliegerkantone bitte ich Sie, der N 4 zuzustimmen und sich damit dem Ständerat anzuschliessen.

Seiler: Ich werde drei Bemerkungen zum Referat des Kommissionspräsidenten und einige allgemeine Ausführungen anbringen. Am Schluss werde ich auch noch meinen Antrag begründen, der unlängst ausgeteilt wurde.

Zum Referat des Kommissionspräsidenten: In aller Freundschaft, mein lieber Präsident, ich habe das Gefühl, die doch gewichtige Minderheit Lüchinger sei bei Deinem Referat wohl eher stiefmütterlich behandelt worden.

Eine zweite Bemerkung in bezug auf den öffentlichen Verkehr: Er wäre nicht in der Lage, den Mehrverkehr aufzunehmen, da die Kapazitäten nicht ausreichen würden, hat der Kommissionspräsident gesagt. Es ist bezeichnend für diese Debatte: Vom öffentlichen Verkehr spricht hier niemand. Dabei bauen wir im Raume Zürich für rund 1 Milliarde Franken eine S-Bahn. Am nächsten Sonntag wird in Zürich wiederum abgestimmt, um die Bedingungen des öffentli-

chen Verkehrs mit dem Ausbau von Strecken auf Doppelspur – auch im Knonauer Amt – zu verbessern. Erneut spricht der Kanton Zürich einen Kredit von 72 Millionen Franken. Aber das zählt in dieser Debatte alles nicht. Selig macht nur der Strassenbau!

Eine dritte Bemerkung: Der Herr Präsident hat gesagt, gemäss Bundesverfassung hätten wir den Auftrag, ein Nationalstrassennetz zu bauen und nicht Strassen zu verhindern. Seit 1971 gibt es auch einen anderen Artikel in unserer Bundesverfassung: Artikel 24septies. Dort heisst es: «Der Bund erlässt Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen. Er bekämpft insbesondere die Luftverunreinigung und den Lärm.»

Jetzt haben wir die verdammte Pflicht und Schuldigkeit, diese beiden Bestimmungen einigermaßen vernünftig anzuwenden. Soviel zum Referat unseres Präsidenten.

Zur Debatte: Ich habe heute weder von Gegnern noch von Befürwortern dieser N 4 neue Argumente gehört. Es gibt sie vermutlich auch nicht; aber es gibt neue Tatsachen. Herr Ammann hat sich zu Recht gefragt: Was hat sich seit der letzten Debatte geändert? Ich habe mir diese Frage auch gestellt, bin allerdings zu einem anderen Resultat gekommen. Denn es hat sich tatsächlich etwas geändert. Verschiedene Redner haben darauf hingewiesen.

Wir kennen einen neuen Bericht über unseren Zustand des Waldes. Herr Weber, es geht bei der N 4 nicht um die Bäume im Knonauer Amt. Aber: Was machen wir mit diesem Bericht? Wir streiten uns hier, ob wir weiter Strassen bauen wollen. Wir streiten uns hier, ob wir damit mehr Verkehr entwickeln wollen, und mehr Verkehr bedeutet auch mehr Umweltschäden. Was macht der Bundesrat mit diesem neuesten Bericht? Er nimmt davon Kenntnis; er ist noch betroffen. Diese Politik begreife ich einfach nicht mehr. Sie zeigt deutlich: Unser Staat hat seine Fähigkeit zum Steuern und Lenken eingebüsst. Die Politik läuft der Entwicklung hinterher, statt sie zu prägen. Die Kunst der Politik ist zum Possenspiel verkommen. Das so der Entwicklung hinterher keuchende Staatswesen wird immer mehr zu einem Reparaturbetrieb. Regieren heisst doch nicht nur reparieren oder verwalten der Schäden!

Daher begreife ich in dieser speziellen Situation bei den Nationalstrassen auch die beharrliche Politik des Bundesrates nicht. Wenn der Bundesrat aufgrund der Fakten regieren möchte, dann täte er doch gut daran, zu sagen: Jetzt ist Schluss mit Strassenbau; wir warten, wie die Entwicklung weiter geht. Und dann würde er Massnahmen ergreifen, um diese Schadenentwicklung tatsächlich zu stoppen. Das heisst: nicht mehr Strassen zu bauen und damit weniger Verkehr auf den Strassen erzeugen. Daher bin ich für Festhalten und damit für die Null-Variante.

Mein Antrag zur nördlichen und südlichen Umfahrung von Zürich ist ein Ergänzungsantrag bzw. eine Korrektur des Minderheitsantrags Lüchinger. Wettswil wird in diesem Antrag gestrichen. Die N 20 soll durch einen gestreckten Uetliberg-Tunnel direkt von Urdorf nach der Brunau, das heisst zum Anschluss an die N 3, geführt werden, damit der Verkehr, der auf dieser N 20 von der Ostschweiz her kommt, nicht ins Knonauer Amt münden kann.

In der ganzen Argumentation haben wir immer zum Zimmerberg gemäss Bauvariante der NUP-Kommission gesprochen, welche diesen gestreckten Uetliberg-Tunnel vorsieht. Ich zitiere den NUP-Bericht, Seite 144: «Bei Wettswil entfällt der Anschluss des Knonauer Amtes an die N 1c. Somit kann auf die Wettswiler-Schleife des Uetliberg-Tunnels verzichtet werden. Dieser kann gestreckt und direkt in den Raum Sternenwald-Egg nördlich Birmensdorf geführt werden.»

Frau Spoerry hat also zu recht darauf hingewiesen, dass dieser Antrag, wie er auf der Fahne steht, an und für sich falsch ist. Daher meine ich, dass man auch im Differenzbereinigungsverfahren diesen Fehler korrigieren kann, weil das immer die Meinung der Befürworter der Zimmerberg-Variante war.

Daher bitte ich Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Fierz: Ich möchte kurz die Stellungnahme der Grünen Gruppe zu Protokoll geben. Wir unterstützen den Antrag der Kommissionsminderheit, die durch Herrn Dünki vertreten wird, und möchten folgende zwei Punkte dazu erwähnen. Wir sind eigentlich deprimiert oder entsetzt über die Stellungnahme des SVP-Sprechers Müller-Scharnachtal. Wir erinnern uns, dass er im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» die Neubaustrecke Mattstetten wegen Kulturlandverlusts bekämpft hat, und nehmen jetzt zur Kenntnis, dass er das Kulturland im Knonauer Amt widerspruchslos opfern will. Irgendwie stimmt die Argumentation nicht.

Ausserdem geht es nicht hauptsächlich um den Kulturlandverlust – das ist der zweite Punkt –, sondern es geht um die Umweltvergiftung. Man muss sich schon etwas resigniert fragen, ob es für die geschundene Natur und für dieses geschundene Land in diesem Rat keine Gnade gibt.

Ich möchte das an diesem Wandbild erläutern, das Ihre Heimat darstellen sollte. Das Gebiet hinter der grünen Krete über dem See heisst auf mittlerer Höhe «Brennwald». Es handelt sich um einen der 200 akut zusammenbrechenden Wälder der Schweiz. Dort ist der Boden eben, und die Bäume fallen einfach um; es ist weder ein Schutz- noch ein Höhenwald. Die Bäume fallen krank und tot um. Es ist entsetzlich, das zu sehen, und für einen Biologen – ich bleibe Biologe – ist der Zustand des Waldes der ganzen Schweiz von äusserster Bedrohlichkeit.

Wir müssen deswegen nicht nur das Kulturland retten, sondern diese Luftvergiftung stoppen. Das heisst umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, das heisst, die «Bahn 2000» bauen und gleichzeitig Stopp dem Strassenbau. Wir wissen doch ganz genau, dass, wenn wir die Bahn fördern wollen, wir damit aufhören müssen, weiter Autobahnen zu bauen. Sonst nützt die «Bahn 2000» nichts, dann ist es eine Alibiübung.

Ich habe die Hoffnung verloren, dass der Rat uns hier folgen wird, aber zu Protokoll können wir unseren Protest immer noch geben.

Mühlemann: Frau Uchtenhagen hat in ihrem Votum die Frage gestellt, um was es eigentlich bei dieser Diskussion gehe. Es geht um 13,6 Kilometer Autobahn, und zwar nicht in irgendeinem Randgebiet der Schweiz, sondern mitten in der Schweiz, an einer der wichtigsten Durchgangsachsen dieses Landes. Die N 4 im Knonauer Amt ist keine innerzürcherische Angelegenheit. Mit dieser Autoverbindung wird die Zentralschweiz an das Netz geführt und für die Region ein Autobahnanschluss an die Ostschweiz geschaffen. Die Zentralschweiz findet ihre natürliche Verbindung zum grössten Flughafen dieses Landes. Mit dieser Verbindung wird die grösste Agglomeration unseres Landes umfahren. Zürich wird damit von einem Durchgangsverkehr auf der Ypsilon-Achse entlastet. Diese Strassenverbindung schliesst eine Lücke im europäischen Verkehrsnetz, das von der Nordsee bis nach Sizilien reicht, und erhält von da her ihre Bedeutung. Es ist eine kurze und kleine Lücke.

Ich gebe Ihnen offen zu, dass ich mit gewissen Bedenken in die Kommissionsarbeit eingetreten bin, weil das Knonauer Amt tatsächlich eine Landschaft ist, die schützenswert erscheint. Wenn Sie aber das Postulat Rüttimann akzeptieren, wird fast die Hälfte dieser Strecke untertunnelt. Im übrigen ist die Trasseeführung ungefähr so landschaftschonend wie die nördliche Umfahrung von Zürich.

Wir haben im Autobahnbau glücklicherweise Fortschritte gemacht. Wenn Sie die Alternative von Herrn Lüchinger mit der Zimmerberg-Variante vergleichen, müssen Sie feststellen, dass die Umwelteingriffe dort weit grösser sind. Wenn Sie an Ort und Stelle dieses Ungetüm von Tunnelbau auf der Zürichsee-Seite betrachten, wenn Sie sich vorstellen, dass die Dreifachführung auf der Autobahn N 3 notwendig ist, weil heute schon fast täglich Staulagen entstehen, wenn Sie die Kunstbauten einbeziehen, die dort geschaffen werden müssen, dann spricht doch das Herz im Grunde genommen für die umweltschonende Variante im Knonauer Amt! Es kommt noch dazu, dass alle Vorbereitungen getroffen sind, um diese Lücke rasch zu schliessen. Denn es geht auch

darum, eine Strasse zu entlasten, die heute wahrhaftig sehr gefährlich ist, das ist die Sihltalstrasse. Wer dort durchfährt, kann die Gefährlichkeit dieser Strasse nur immer wieder bestätigen.

Aus all diesen Gründen kann eine verstandesmässige Ueberlegung letztlich nur dazu führen, dass die Lösung Knonauer Amt – auch wenn sie nicht in allen Teilen in die heutige Welt hineinpasst – die vernünftigste ist.

Wir sind in einem Differenzbereinungsverfahren! Herr Bircher, ich nehme den Ständerat hier in Schutz. Es ist nicht wahr, dass die Kommission des Ständerates diese Arbeit nicht gründlich gemacht hat. Sie war zum Teil bei unseren Exkursionen dabei. Sie hat dieselben mehrtägigen Fahrten unternommen, um die Sache an Ort und Stelle zu überprüfen. Sie ist durch den Bundesrat und seine Mitarbeiter ebenso sorgfältig dokumentiert worden wie wir. In dieser Beziehung geht es nicht an, den Ständerat zu diffamieren. Der Bundesrat und der Ständerat haben sich entschlossen, zur Knonauer-Amt-Variante ja zu sagen. Ich bin der Auffassung, dass wir gut daran tun, uns hier anzuschliessen, um letztlich die Regierbarkeit auf Bundesebene sicherzustellen. Wir kommen mit einem Nein des Nationalrates in eine sehr schwierige Lage hinein.

Ich bitte Sie aus Gründen der Vernunft, der Lösung der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Steinegger, Berichterstatter: Herr Kollege Seiler ist nicht allein mit seiner Kritik: Es gab auch Anhänger der Knonauer-Amt-Variante, die sagten, ich hätte allzu stark auf die Zimmerberg-Variante «gedrückt». Ich wäre froh, wenn Herr Seiler wenigstens aufmerksam zugehört hätte. Ich habe acht Kriterien genannt, und wenn ich diese noch einmal Revue passieren lasse, sind vier zugunsten der Zimmerberg-Variante ausgefallen, drei zugunsten der Knonauer-Amt-Variante; eine war unentschieden. Dieses Verhältnis änderte sich sogar zugunsten der Zimmerberg-Variante, weil ich an den letzten Verhandlungen im März von Kollege Lüchinger gelernt habe, dass die Umlenkungsfunktion bezüglich Sihltal bei der Zimmerberg-Variante besser ist.

Hingegen kann ich Ihnen das Abstimmungsverhältnis im Ständerat nicht unterschlagen. Ich kann Ihnen auch die Folgen nicht unterschlagen, die eine allfällige Beibehaltung der Differenzen hätte, nämlich dass wir bei der Knonauer-Amt-Variante bleiben. Ich kann Ihnen auch nicht die letzten Erkenntnisse aus den Diskussionen mit den Fachleuten, Prof. Hidber usw., unterschlagen, die bezüglich Landbedarf einige Klarheit geschaffen haben.

Ich befasse mich noch kurz mit dem Antrag von Kollege Seiler. Ich befinde mich hier etwas im luftleeren Raum; er ist in der Kommission nicht diskutiert worden. Die Zimmerberg-Variante wird heute mit dem «gestreckten Uetliberg-Tunnel» in Zusammenhang gebracht, das heisst: Verzicht auf das Landikon Dreieck, zwei Halbzufahrten im Gebiet Birmensdorf und Vollanschluss in Urdorf. Im Text auf der Fahne ist das nicht so dargestellt: Da ist Wettswil ausdrücklich aufgeführt, so dass wir hier wohl von einem «grammatikalischen» Unterschied zum Bundesbeschluss reden können, weil dort die Reihenfolge anders ist. Aber bei beiden ist Wettswil genannt. Materiell haben wir dort keine Differenz, mindestens so, wie die Beschlüsse gefasst worden sind.

Materiell würde dieser Antrag Seiler bedeuten, dass man die 1972 beschlossene Halbumfahrung Zürichs eigentlich auf den Durchgangsverkehr beschränken würde. Die wichtige Funktion der Kanalisierung und der zielbestimmten Zuführung des Verkehrs in Zürich würde dadurch entfallen. Es wäre lediglich alles unter dem Gesichtspunkt entschieden, dass man das Knonauer Amt unter allen Umständen schützen bzw. dass man verhindern muss, dass hier noch Durchgangsverkehr stattfinden könnte. Dies allerdings mit der Gefahr, die man in Kauf nähme, dass dieser Durchgangsverkehr durchs Reusstal schleichen würde, weil man direkt aufs Weininger Kreuz losfahren müsste.

Gegen diesen Vorgang gibt es einige materielle Einwendungen – rein verkehrspolitischer Art –, die gegen einen derartigen Entscheid ins Feld geführt werden müssen, abgesehen

davon, dass wir formell hier keine Differenz haben. Im materiellen Gehalt sind beide Entscheide gleich: der ursprüngliche Bundesbeschluss, wie er jetzt Beschluss des Ständerates ist, und auch die Variante, wie sie als Antrag des Nationalrates vorliegt, enthalten die Bezeichnung Wettswil.

M. de Chastonay, rapporteur: Je crois vraiment qu'au terme de ce long débat, nous sommes tout de même en procédure d'élimination des divergences, vous êtes à même de vous forger une opinion et de prendre tout à l'heure votre décision en toute connaissance de cause sur la base des diverses interventions prononcées à cette tribune. D'ailleurs, je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit et redit et même sur les opinions qui confortent l'avis de la majorité de la commission qui vous invite à voter en faveur de la N 4.

Je voudrais simplement me prononcer sur la proposition de M. Seiler: je vois deux raisons de rejeter cette proposition complémentaire. Sur la forme tout d'abord, la loi sur les rapports entre les deux conseils, en ses articles 12 et suivants, prohibe en quelque sorte de créer une divergence sur un texte voté par les deux conseils. Or, je vous rappelle que le tracé de la N 1c, évitement nord et sud de Zurich, est quasiment le même que celui adopté en 1960, seule une modification d'ordre grammatical étant intervenue lors des récents débats de notre conseil et du Conseil des Etats. L'article 16 de la loi sur les rapports entre les conseils parle de décisions non concordantes prises par l'un ou l'autre des conseils pour créer une divergence. Or dans le cas précis, les deux conseils ont voté le même texte; il n'y a donc pas de divergence.

Sur le fond, l'autre raison de rejeter la proposition Seiler réside dans le fait suivant. Votre commission n'a malheureusement pas eu l'occasion de débattre la proposition de M. Seiler, membre de la commission, pour la bonne raison qu'il ne l'a pas déposée et développée lors de notre séance du 16 novembre écoulé. Je donnerai donc un avis purement personnel sur la question. Pour ma part, je me borne à constater que la proposition Seiler supprime tous les raccordements routiers dans la région de Ringlikon et de Landikon et ce pour la bonne raison qu'elle prend comme base de calcul, si je puis m'exprimer ainsi, l'abandon pur et simple de la N 4, abandon que la majorité de votre commission vous demande de refuser.

D'autre part, selon la proposition Seiler, tout le trafic de l'ouest zurichois par la N 1 serait accumulé sur la N 3 à la hauteur de Wollishoffen, ce qui ne manquera pas de créer des problèmes aigus d'engorgement sur une route nationale déjà surchargée. Les chiffres, les statistiques et les études des experts sont éloquentes à ce sujet.

Selon le professeur Hidber entendu en séance de commission le 10 novembre dernier, il faut compter sur le tracé qui est touché par l'aboutissement du tracé proposé par M. Seiler avec un trafic futur de 80 à 100 000 véhicules par jour, ce qui rend obligatoire la construction de six pistes sur la N 3. Je vous demande en conséquence de rejeter cette proposition en tant qu'elle ne crée aucune divergence. Libre à M. Seiler de déposer cette proposition à l'occasion d'un autre débat. Sur le fond, nous maintenons intégralement la proposition de la majorité de la commission.

Bundesrat Schlumpf: Herr Herczog, Sie stellen die Frage, ob das Verfahren, ob diese Entscheidungen demokratisch seien. Ich frage Sie: Was verstehen Sie unter Demokratie? Da gibt es ein Gesetz, das vor 25 Jahren erlassen wurde und das besagt, dass für die Festlegung eines Nationalstrassennetzes die Bundesversammlung zuständig sei. Was ist nun un-demokratisch daran, wenn die Bundesversammlung von ihrem gesetzlichen Auftrag Gebrauch macht, Recht und Pflicht wahrnimmt?

Herr Seiler, Sie rufen nach Regieren. Sie sagen, es sei nicht regiert, wenn der Bundesrat jetzt nicht die Weichen neu stelle. Es geht um 70 km – insgesamt, nicht nur im Knonauer Amt –, die nach Auffassung des Bundesrates noch zu bereinigen sind, in einem Nationalstrassennetz von 1900 km, in einem schweizerischen Strassennetz von

70 000 km. Herr Seiler, nach Ihrer Meinung heisst regieren, dass man diese 70 km – oder hier konkret 14 km – fallen lässt, diese Lücke nicht mehr schliesst. Wir sind allerdings im Bundesrat der Meinung, regieren heisse nicht go and stop, heisse nicht hüst und hott, und regieren sei nicht Slalomfahren, sondern Langlaufen.

Wollten wir heute Herrn Seilers Antrag folgen, dann entspräche dies sicher seiner Auffassung des Regierens; er bringt plötzlich etwas in das Differenzbereinigungsverfahren hinein, das überhaupt noch nie zur Diskussion stand, obwohl ich, Herr Seiler, in der nationalrätlichen Kommission das Problem Wettswil–Landikonener Dreieck des Anschlusses Knonauer Amt an die Südwestumfahrung von Zürich mehrfach selbst dargelegt und erklärt habe, hier müsse vernünftigerweise eine Einmündung erfolgen, und zwar wegen des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Knonauer Amt, und das werde auch Transitverkehr mit sich bringen.

Das Problem Wettswil oder Landikonener Dreieck wurde also nicht vergessen, es ist höchstens so, dass man in der nationalrätlichen Kommission nicht zuhörte, wenn ich wiederholt auf dieses Problem hingewiesen habe, ohne dass je irgend ein Antrag gestellt wurde, das Ueberprüfungsverfahren auch auf diese Frage auszudehnen. Wenn allerdings Regieren heisst, dass man jenseits aller gesetzlichen Regelungen, die Sie sich selbst in Form des Geschäftsverkehrsgesetzes und des Differenzbereinigungsverfahrens gegeben haben, hüst und hott noch einmal alles in Frage stellt, können Sie ja wieder bei der N 1 beginnen und das ganze Nationalstrassennetz neu in Frage stellen. Das verstehen wir nicht unter Regieren und auch nicht unter einem geordneten parlamentarischen Verfahren. Der Antrag von Herrn Seiler in bezug auf die N 1c – Frau Spoerry hat das völlig richtig dargelegt – kann doch wahrhaftig nicht auch noch in Diskussion genommen werden.

Herr Dünki, bei Ihrem Antrag, jetzt Knonauer Amt zu streichen und später nicht Zimmerberg-Variante zu wählen, sagen Sie – und berufen sich dabei auf Aeusserungen von mir –, dieser entspreche etwa dem, was vielleicht geschehen würde, wenn wir noch einmal das Gesamtnetz festzulegen hätten. Ich stehe dazu: Wenn wir am Tage Null wären, also das gesamte Nationalstrassennetz erst noch zu kreieren hätten, würde meiner Meinung nach wohl Verschiedenes anders gemacht.

Nun stehen wir aber nicht am ersten Schöpfungstag. Wir diskutieren hier nur noch über 70 km. Die anderen 1900 km dieses Nationalstrassennetzes stehen nicht in Frage. Wir haben ein Gesamtstrassennetz von 70 000 km. Das muss doch gesehen werden. Es geht jetzt um die Frage: Sollen Lücken in diesem Hochleistungsnetz geschlossen oder offengelassen werden?

Eine Null-Lösung – das wurde dargelegt, und die Herren Kommissionsreferenten haben nicht dramatisiert – wäre beim heutigen Stand der Dinge gerade für das Knonauer Amt mit Abstand die schlechteste Lösung. Es würde aber auch für das Sihltal – das wollen wir nicht vergessen – zur schlechtesten Lösung werden.

Herr Stappung, Sie sagen, man habe 1960 Fehler gemacht bei der Planung. Ich bin immer zurückhaltend, unter heutigen Gesichtspunkten zu werten, was vor langer Zeit unter den damaligen Gewichtigungen in guten Treuen gemacht wurde. Ich glaube nicht, dass man sagen kann, die Anlage 1960 hätte den damaligen Kriterien und auch politischen Erwartungen nicht entsprochen. Die damalige Kommission Alois Hürlimann hatte unzählige Ergänzungsbegehren zu behandeln. Die Kommission Biel musste später Streichungsanträge behandeln. So hat sich eben die Beurteilung geändert. Wir dürfen nicht einfach aus heutiger Optik das kritisieren, was damals eine andere Generation in guten Treuen machte.

Herr Stappung, wenn Sie sagen, dass die Landbedarfsfrage zum Teil wider besseres Wissen mit Assistenz des Departementales Schlumpf – so etwa haben Sie sich ausgedrückt – falsch dargestellt werde, kann ich Ihnen sagen: Meine Darstellungen sind ganz genau nachvollziehbar. Sie können im ständerätlichen Protokoll, Seite 461, nachlesen – Herr

Lüchinger, ich sage es Ihnen hier wie in der Kommission –, wie ich zu der Folgerung kam, dass Zimmerberg-Variante und Knonauer-Amt-Variante etwa gleichviel Land beanspruchen.

Ich muss deshalb, Herr Lüchinger, den Vorhalt, man operiere hier mit falschen Zahlen, den Sie zwar nicht mir, sondern meinen Mitarbeitern machten, mit aller Klarheit zurückweisen. Ich werde auf die Zahlen von Herrn Rupper, die Sie verwenden, noch zurückkommen. Wir haben offengelegt, aufgrund welcher Annahmen wir zu diesen Landbedarfschätzungen gekommen sind.

Frau Uchtenhagen, Sie haben die Zersiedelung im Knonauer Amt angesprochen. Das ist tatsächlich eine bedauerliche Erscheinung. Aber das ist eben schon passiert. In diesem sehr schönen Tal haben wir bereits ein ausserordentliches Verkehrsaufkommen, und zwar nicht wegen einer Nationalstrasse, die noch nicht besteht, sondern wegen der dichten Besiedlung in der Agglomeration! Man kann einem solchen «Siedlungsdruck» nur durch raumplanerische Massnahmen begegnen, wofür in erster Linie die Gemeinden zuständig sind. Ob der politische Wille vorhanden ist, diesem Siedlungsdruck mit oder ohne moderne Verkehrswege standzuhalten, ist eine Frage die wir nicht hier entscheiden können.

Eines aber: es geht im Knonauer Amt oder auch bei der Zimmerberg-Variante um einen Landbedarf – je nachdem, was dann noch baulich gemacht wird (Tunnel usw.) – von etwa 60 bis 70 Hektaren. Denken wir daran, dass wir in unserem Land jährlich mehr als 2000 Hektaren der Ueberbauung opfern, nicht nur dem Strassenbau, nicht nur den Verkehrswegen, sondern auch dem ganzen Siedlungsbau. Das sind die Relationen! Hier stehen 60 bis 70 Hektaren – das ist zwar nicht nichts – in Frage.

Nationalrat Nauer, glauben Sie mir, der Bundesrat nimmt die Probleme des Waldsterbens und die Aufgabe, es zu bekämpfen, sehr ernst. Hier geht es aber um die Frage: Schadet das Schliessen einer Lücke von 14 Kilometer in einem zusammenhängenden System der Umwelt? Wird die Luft stärker verunreinigt? Oder bringt dieses Vorgehen etwas Vorteilhaftes für die Umwelt? Ist es nicht eher so, dass in einem bestehenden System solche Lücken – abgesehen von der Verkehrssicherheit usw. – zu zusätzlichen Umweltbelastungen führen? Das bringt uns doch auf dem Wege zur Luftreinhaltung nicht weiter.

Nationalrat Lüchinger, noch immer unter dem Aspekt Umweltfragen: Wenn wir davon ausgehen, dass ein Anschluss – wegen der Südwestumfahrung Zürich – in das Knonauer Amt führt – im Zusammenhang mit der Anlage Uetliberg-Tunnel (heutige Regelung, die im Bundesbeschluss nicht in Frage gestellt wird) –, dann kann die Knonauer-Amt-Lösung unter diesem Aspekt ganz sicher nicht abgelehnt werden. Eine Lösung Zimmerberg oder insbesondere Null-Variante, wäre für die Umwelt zweifellos nachteiliger.

Die grosse Diskussion, die wir schon in der Kommission führten, ging um die Frage des Landbedarfs. Ich habe bereits zu Herrn Stappung gesagt: das, was ich im Ständerat und in der Kommission darlegte, habe ich auch hier offengelegt. Ich habe Ihnen genau gesagt, aufgrund welcher Annahmen wir zu dieser Folgerung kamen, dass Knonauer Amt und Zimmerberg plus/minus etwa gleichviel Land beanspruchen, also beide Vorschläge zu gleichviel Landverlust führen dürften.

Es sind Schätzungen, und sie hängen von bestimmten Annahmen ab. Welche Annahmen? Einmal der Grundbedarf für die Zimmerberg-Variante. Dann der Bedarf im Kanton Zug. Er beträgt – Herr Stucky hat das heute dargelegt – auch plus/minus 8, 10 bis 12 Hektaren. Die Frage von Umfahrungen im Knonauer Amt ist nicht eine Erfindung meiner «bösen» Mitarbeiter, das sind die Annahmen der zuständigen Instanzen des Kantons Zürich, die davon ausgehen, dass – wenn keine Nationalstrasse auf dieser Strecke im Knonauer Amt verwirklicht werde – dort verschiedene Ortschaften umfahren werden müssten. Dies im Hinblick auf

eine nicht zu verkraftende Belastung durch den Ziel- und Quellverkehr und den Transitverkehr.

Hinzu kommt eine – wie gross wissen wir nicht – Erweiterung der N 3. Dazu haben wir die klaren Aussagen von Herrn Professor Hidber – ich will nicht zuviel zitieren, Herr Lüchinger. Wir können nicht einfach darüber hinweggehen. Herr Hidber hat in Ihrer Anwesenheit gesagt: Im Abschnitt Brunau–Wollishofen sind sechs Spuren im Falle der Zimmerberg-Variante unumgänglich! Ob auch zwischen Horgen und Wollishofen, sei nicht absolut zwingend; um Gewissheit zu erlangen, müsste eine Leistungsberechnung usw. durchgeführt werden.

Wir nehmen das Postulat von Herrn Rüttimann an. Wenn eine solche Lösung getroffen werden kann – technisch machbar, das scheint der Fall zu sein –, wird dort im Knonauer Amt der Landbedarf gegenüber dem, was wir bisher angenommen haben, noch einmal um etwa 14 Hektaren reduziert.

Nun haben Sie, Herr Nationalrat Lüchinger, an Sorgfalt appelliert und um offene Angaben gebeten. Wir haben der nationalrätlichen Kommission in einem Papier vor der Kommissionssitzung dargelegt, wie wir zu unsern Berechnungen gekommen sind. Man kann sie bestreiten, aber sicher nicht mangelnde Sorgfalt unterstellen.

Wie ist es mit Ihrem Experten? Was hat Ihr Experte gemacht, Herr Rupper, dem ich nicht zu nahe treten will? Er hat gar nicht geprüft, wieviel Land der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung entzogen würde, sondern etwas anderes geprüft: nämlich wieviel Areal bei der Zimmerberg-Variante bereits vermarktet, eingezont oder bereits erworben ist. Er ist in seinem Bericht zum Schluss gekommen, das Areal der N 3 im Abschnitt Horgen bis Adliswil sei durchgehend so breit vermarktet, dass der Einbau von weiteren zwei Spuren praktisch keinen weiteren Landerwerb notwendig mache. Das ist doch gar nicht die Fragestellung, sonst könnten wir Ihnen sagen: Ja, im Knonauer Amt ist auch nicht mehr viel Landerwerb nötig, weil nämlich der Kanton Zürich dort im Rahmen der Projektierung bereits sehr viel Land für eine künftige N 4 erworben hat. Das muss nicht mehr erworben werden. Aber eben das ist nicht die Fragestellung, die uns beschäftigt, sondern wieviel Land hüben und drüben – Zimmerberg-Variante einerseits, Knonauer Amt andererseits – durch den Bau der einen oder anderen Strasse der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung entzogen wird. Herr Nationalrat Lüchinger, in dieser Argumentation unterstütze ich Ihren Appell um mehr Sorgfalt. Denn was Sie mit Ihrem Kronzeugen geliefert haben, ist ausserhalb dessen, was ich mir vorstelle.

Zum Postulat von Nationalrat Rüttimann: Der Bundesrat ist damit einverstanden, die Frage eines Tunnels Islisberg zu prüfen. Es würde nicht um etwa die Hälfte der Strecke im Knonauer Amt gehen, immerhin um etwa 4 Kilometer von 14 Kilometern, die dann nicht mehr im Tagbau, also nicht an der Oberfläche, erstellt würden – mit entsprechend geringem Landverlust und auch entsprechend kleineren Immissionen oder Umweltbelastungen. Wir wollen das prüfen und auch Ihre heutige Anregung, eine Umfahrungsmöglichkeit Zwillikon miteinbeziehen.

Aber ich möchte auch betonen – nicht einfach wegen des Postulates von Herrn Rüttimann, weil es gute Ueberlegungen enthält –, sondern überhaupt: In der heutigen Zeit ist der Bundesrat entschlossen, alle Möglichkeiten für eine umwelt-, landschaftsschonende Anlage von Infrastrukturen (Strasse und Schiene) zu nutzen und nicht Kostengesichtspunkte in den Vordergrund zu stellen. Wir haben das bei Schiene und Strasse bereits bewiesen. Wir werden das im Knonauer Amt so halten – wir würden es auch bei einer Zimmerberg-Variante tun!

Ich komme zum Schluss: Die Herren Kommissionsreferenten – ich danke ihnen dafür – Steinegger und de Chastonay haben eindrücklich Nutzen (Vorteile, Notwendigkeit) einer Lückenschliessung dargelegt. Wir stimmen überein, eine Lückenschliessung ist notwendig. Alles andere würde sich zum grossen Nachteil sowohl des Knonauer Amtes selbst

als auch des Sihltals wie auch mit Bezug auf Verkehrssicherheit, Umwelt und Energiefrage auswirken.

Von den beiden in Frage stehenden Lösungen ist nur eine eine «Alternative»: das Knonauer Amt. Die Zimmerberg-Variante ist bis heute keine Alternative gewesen. Das hat Herr Hidber in der Kommission dargelegt. In der Kommission Biel wurde eine Vergleichsstudie gemacht. Sie hat aber das Verfahren, das das Gesetz vorschreibt, nicht durchlaufen. Ein solches Verfahren müsste erst noch stattfinden, falls man Knonauer Amt/N 4 streichen würde.

Zur Frage Streichung Knonauer Amt und später Verwerfung einer Zimmerberg-Variante: Wie in der Diskussion gesagt wurde, würde die Möglichkeit einer Verwerfung – und zwar ohne Rücksicht auf den Antrag von Herrn Dünki – eine faktische Null-Lösung mit sich bringen.

Die Kommission Biel, die wahrhaftig mit sehr viel Aufwand und Sachverstand die Fragen prüfte, kam mit 18 zu 3 Stimmen zu einem Entscheid Knonauer-Amt-Lösung, nicht Zimmerberg-Lösung. Sie hat mit 20 zu 1 Stimmen – also überwältigend – beschlossen, eine solche Variante Knonauer-Amt auszuführen. Der Bundesrat kann nur noch einmal daran erinnern und Sie bitten, in diesem Punkte dem Ständerat bzw. ihm selbst, wie er es von Anfang an beantragte, zuzustimmen.

Le président: Je vous propose la procédure de vote suivante. Dans un premier vote, nous opposerons la proposition de la majorité (Knonauer Amt) à celle de la minorité I (Zimmerberg), et dans un deuxième vote, nous opposerons le résultat du premier scrutin à la proposition de la minorité II.

*Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal
Eventuel – A titre préliminaire*

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votant pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Auer, Berger, Biel, Blocher, Blunschy, Bonnard, Bonny, Bremi, Bürer-Walenstadt, Butty, Camenzind, Candaux, Cantieni, Cavadini, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dirren, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Etique, Feigenwinter, Fischer-Häggingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Früh, Gautier, Geissbühler, Giger, Giudici, Graf, Grassi, Hess, Hofmann, Hösli, Houmard, Humbel, Hunziker, Jeanne- ret, Jung, Keller, Kohler Raoul, Koller Arnold, Kühne, Landolt, Martignoni, Martin, Massy, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Wilberg, Neuenschwander, Ogi, Perey, Pfund, Pidoux, Reich, Revaclier, Rime, Risi-Schwyz, Rüttimann, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Soldini, Spälti, Spoerry, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Wanner, Weber-Schwyz, Weber Leo, Wellauer, Wyss, Zbinden, Ziegler, Zwingli (99)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votant pour la proposition de la minorité:

Basler, Bäumlín, Bircher, Borel, Bratschi, Braunschweig, Bréaz, Bundi, Carobbio, Chopard, Christinat, Clivaz, Deneys, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Friedli, Gloor, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Hari, Herczog, Hubacher, Iten, Jaeger, Jaggi, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Mauch, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Müller-Meilen, Nauer, Nebiker, Nef, Neukomm, Nussbaumer, Oehen, Oester, Ott, Petitpierre, Rebeaud, Rechsteiner, Reichling, Reimann, Renschler, Robbiani, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Schüle, Schwarz, Segmüller, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Steinegger, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber Monika, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wick, Widmer, Zehnder, Zwygart (84)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Bühler-Tschappina, Loretan, Pini, Röthlin, Rutishauser (5)

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder:
Sont absents:*
Ammann-St. Gallen, Cottet, Eppenberger-Nessler, Frey,
Gehler, Künzi, Magnin, Maitre-Genève, Oehler, Pittelloud,
Riesen-Fribourg (11)

*Schluss der Sitzung um 19.05 Uhr
La séance est levée à 19 h 05*

*Präsident Cevey stimmt nicht
M. Cevey, président, ne vote pas*

Le président: Nous passons au vote définitif en opposant la proposition de la majorité à celle de la minorité II.

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:
Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Auer,
Basler, Berger, Biel, Blocher, Blunschy, Bonnard, Bonny,
Bremi, Bürer-Walenstadt, Butty, Camenzind, Candaux, Cantieni,
Cavadini, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cotti Flavio,
Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dirren,
Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Etique,
Feigenwinter, Fischer-Häggingen, Fischer-Sursee, Flubacher,
Früh, Gautier, Geissbühler, Giger, Giudici, Graf, Grassi,
Hari, Hess, Hofmann, Hösli, Houmard, Humbel, Hunziker,
Iten, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler Raoul, Koller Arnold,
Kühne, Künzi, Landolt, Loretan, Martignoni, Martin, Massy,
Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg,
Nebiker, Nef, Neuenschwander, Ogi, Perey, Pfund, Pidoux,
Pini, Reich, Revaclier, Rime, Risi-Schwyz, Röthlin, Rüttimann,
Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli,
Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Schule,
Schwarz, Segmüller, Soldini, Spälti, Spoerry, Steinegger,
Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Wanner,
Weber-Schwyz, Weber Leo, Wellauer, Wyss, Zbinden,
Ziegler, Zwingli (112)

Für den Antrag der Minderheit II stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité II:
Bäumlin, Bircher, Borel, Bratschi, Braunschweig, Brélaz,
Bühler-Tschappina, Bundi, Carobbio, Chopard, Christinat,
Clivaz, Deneys, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur,
Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Friedli, Gloor, Grendelmeier,
Günter, Gurtner, Herczog, Hubacher, Jaeger, Jaggi, Lanz,
Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell,
Mauch, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Aargau, Müller-Bachs,
Nauer, Neukomm, Oehen, Oester, Ott, Rebeaud, Rechsteiner,
Reimann, Renschler, Robbiani, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl,
Ruf-Bern, Ruffy, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung,
Steffen, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber Monika, Weber-Arbon,
Weder-Basel, Wick, Widmer, Zehnder, Zwygart (71)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Lüchinger, Müller-Meilen, Nussbaumer, Petitpierre, Reichling,
Rutishauser (6)

Abwesend sind – Sont absents:
Ammann-St. Gallen, Cottet, Eppenberger-Nessler, Frey,
Gehler, Magnin, Maitre-Genève, Oehler, Pittelloud, Riesen-Fribourg (10)

*Präsident Cevey stimmt nicht
M. Cevey, président, ne vote pas*

Le président: Par suite de cette décision, la proposition de M. Seiler tombe.

Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken

Réexamen de tronçons de routes nationales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.094
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1986 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1699-1716
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 967

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.